CH

L'I

C

LE
CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE

DISCOURS

PRONONCÉS PAR

L'HONORABLE SIR CHARLES TUPPER, K.C.M.G.,
MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

L'HONORABLE H. L. LANGEVIN, C.B.,
MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

J. B. PLUMB, ECUIER, M.P.,
(NIAGARA)

THOMAS WHITE, ECUIER, M.P.,
(CARDWELL)

AU COURS DU DÉBAT DANS LA

CHAMBRE DES COMMUNES

SESSION DE 1880.

OTTAWA
IMPRIMERIE DU JOURNAL "LE CANADA,"
1880

FC508
T8
***

750

DEBAT

SUR LE

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE

DISCOURS DE SIR CHARLES TUPPER

Jeudi, le 15 avril 1880, sur motion que la Chambre se forme en comité des subsides,

SIR CHARLES TUPPER se lève et dit :

M. L'ORATEUR,

J'avais l'intention de soumettre à la Chambre les résolutions concernant le chemin de fer canadien du Pacifique, telles que requises par les circonstances survenues entre la période à laquelle les résolutions ont été adoptées, à la dernière session, et la date actuelle ; mais je ne crois pas devoir procéder de cette façon ; car il vaudrait mieux que l'honorable député de Durham-Ouest eût l'occasion, quand j'aurai terminé mon exposé, de proposer la motion dont il a donné avis, ce qu'il ne pourrait faire si je soumettais à l'instant les résolutions que je demanderai plus tard à la Chambre de sanctionner. En prenant la parole sur l'une des questions les plus importantes, je me propose en cette circonstance, comme je l'ai fait à la dernière session lorsque je traitai le même sujet, d'éviter, dans la critique loyale et sincère que je serai obligé de faire de la politique des honorables membres de la gauche, de me servir d'une seule expression qui soit de nature à détourner l'attention du mérite même de cette question. Je crois que, s'il est un sujet qui doive être traité dans cette Chambre d'une façon calme et judicieuse, c'est bien l'important sujet du chemin de fer canadien du Pacifique.

Comme les honorables membres de la gauche paraissent avoir modifié leur manière de voir, ainsi que nous le fait présager l'amendement proposé par l'honorable député de Durham-Ouest, je vais, d'une façon aussi brève que possible, établir la position que les deux partis occupent, selon moi, en rapport avec cette question. La Chambre se rappelle que, lorsque ce gouvernement occupait le pouvoir en 1871, et que la Colombie britannique fut admise dans la Confédération, il fut résolu que nous nous occuperions de régler cette grande question de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, qui devait donner une communication plus rapide et plus facile entre toutes les différentes provinces. Lorsqu'une proposition formelle fut faite à la Chambre en 1872, dans le but de mener à bonne fin cette entreprise, le gouvernement proposa d'accorder $30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terre dans le but de faire face à la dépense. Bien plus, pour calmer les craintes qui existaient dans cette Chambre au sujet de la très-grande responsabilité que le gouvernement était sur le point d'encourir, une proposition fut adoptée, et elle fut réellement incorporée dans les conditions d'union avec la Colombie britannique, à l'effet que ce chemin serait construit, non par le gouvernement, mais par une compagnie privée, subventionnée par des concessions de terre et un subside en argent. Mais cette proposition fut restreinte par une déclaration expresse que la construction de ce chemin ne devrait pas avoir pour effet d'augmenter les impôts alors existant.

M. BLAKE : Ecoutez, écoutez !

SIR CHARLES TUPPER : Je suis un peu surpris que l'honorable député de Durham-Ouest réclame contre l'assertion que cette proposition formait partie des conditions d'union avec la Colombie britannique ; car le gouvernement dont cet honorable monsieur formait partie plus tard jugea convenable de recourir à cette résolution et de l'incorporer dans un arrêté du conseil qui fut communiqué à la Colombie britannique, ainsi qu'au gouvernement impérial, dans le but de bien faire comprendre la nature de l'engagement qui avait été conclu.

Je suis persuadé qu'il n'est pas un seul membre dans cette Chambre, qu'il n'est pas un seul homme intelligent dans le pays qui

ne soit d'opinion qu'il aurait été de l'intérêt du Canada d'accomplir cette entreprise à ces conditions, si la chose eût été possible. Les honorables membres de la gauche déclarèrent, en plus d'une circonstance, que cette subvention n'était pas suffisante pour assurer la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Je crois que l'honorable député de Lambton, lorsqu'il était chef du gouvernement, déclara, dans une assemblée publique à Whitby, que nous aurions pu tout aussi bien offrir $10 que $30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terre dans le but d'assurer la construction de ce chemin, tant il était convaincu de l'insuffisance absolue des moyens proposés.

Il serait inutile de discuter les causes qui ont empêché le gouvernement d'accomplir cette entreprise à ces conditions. Ce côté là de la question est suffisamment connu pour rendre les commentaires superflus. Lorsque nous laissâmes le pouvoir, la responsabilité de traiter cette grande question retomba sur l'honorable monsieur qui, durant les cinq années subséquentes, fut le chef du gouvernement de ce pays. Eh! bien, nous devons tous admettre, je crois, que les gouvernements successifs doivent montrer beaucoup de déférence et se tenir responsables dans une grande mesure de l'exécution de la politique de leurs prédécesseurs.

Nous sommes tous d'accord sur le fait que c'est dans les plus graves circonstances seulement qu'une nouvelle administration peut répudier, si je puis parler ainsi, les engagements pris par ses prédécesseurs, avec l'assentiment du parlement, au sujet d'une grande question publique. Mais j'admets parfaitement qu'il était loisible à l'honorable député qui fut alors appelé à former une nouvelle administration, de dire qu'ayant combattu, dans le parlement, la politique relative à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, parce que ce pays ne pouvait pas s'engager dans une entreprise aussi gigantesque sans porter sérieusement atteinte à la condition financière du pays, il refusait de se tenir responsable de l'engagement pris par ses prédécesseurs.

L'honorable monsieur pouvait d'autant plus agir de cette façon, que le parlement ayant déclaré que le chemin serait construit seulement par une compagnie privée subventionnée comme je l'ai dit plus haut, et que la tentative de construire le chemin d'après les conditions autorisées par le parlement ayant échoué, il pouvait fort bien déclarer à la

Chambre qu'il ne pouvait mettre à exécution la politique de ses prédécesseurs.

L'honorable monsieur n'adopta pas cette ligne de conduite. Peu après son avènement au pouvoir, il visita ses électeurs, dans le but de déclarer, en sa qualité de premier ministre, quelle serait la politique de son gouvernement sur cette grave question. A la grande surprise de beaucoup de ses amis, de même qu'à l'étonnement de ceux avec lesquels il avait différé d'opinion à ce sujet, l'honorable monsieur s'engagea, de la façon la plus absolue, à construire le chemin de fer canadien du Pacifique. Voici les paroles mêmes qu'il prononça et que j'emprunte à l'organe de son parti dans cette ville :

" J'ai toujours cru qu'une voie rapide de communication à travers le continent était nécessaire dans le but de coloniser et d'établir une région qui possède les plus grandes richesses naturelles. Sans cette communication, cette région ne saurait se développer et l'émigration ne saurait y affluer."

Eh ! bien, la déclaration qu'il nous faut peupler notre grand Nord-Ouest, que la construction du chemin de fer canadien du Pacifique est nécessaire au développement des grandes ressources du Canada, voulant sans doute faire allusion aux ressources minérales de la Colombie britannique, jointe à la déclaration qu'on ne pouvait espérer l'immigration dans ce pays à moins que ce chemin ne fût construit, liait, pour la plus grande raison d'intérêt public, l'honorable monsieur à la construction de ce chemin.

Mais l'honorable monsieur alla encore beaucoup plus loin. Il déclara dans ce discours qu'il avait l'intention d'accomplir cette grande entreprise d'une façon toute différente de celle de ses prédécesseurs, et qui, cependant, avait reçu la sanction du parlement, c'est-à-dire de construire ce chemin comme entreprise du gouvernement. Pour se justifier, il dit que, si le chemin était construit par le gouvernement, ce serait le peuple qui en aurait le bénéfice et non les entrepreneurs. En conséquence, l'honorable monsieur soumit au parlement une mesure pour construire le chemin de fer canadien du Pacifique. Il a souvent signalé le fait que l'une des premières clauses de cet acte décrétait qu'on ne devait pas augmenter le chiffre existant des impôts ; qu'il s'en était tenu à la politique proposée par le cabinet précédent et sanctionnée

par le parlement; qu'il ne devait pas y avoir d'augmentation d'impôts causée par cette entreprise; mais il n'a pas rappelé cet autre fait que le parlement avait décrété que ce chemin ne serait pas construit par le gouvernement, mais par une compagnie privée à l'aide d'une subvention de terre et d'argent: proposition qui fut adoptée par cet honorable monsieur lui-même et ses partisans.

Cette disposition fut entièrement supprimée. Il est vrai, cependant, qu'il pourvoyait, dans son bill, à l'exécution de l'entreprise à peu près de la même manière que celle qui avait été proposée par ses prédécesseurs, s'il se présentait des personnes pour construire le chemin à ces conditions. Je crois que ceux qui n'ont pas lu récemment cet acte seront un peu surpris d'apprendre qu'il alla plus loin que ses prédécesseurs quant aux moyens d'action que devait fournir le gouvernement pour construire le chemin. L'honorable monsieur disait tout cela dans son bill, ainsi que les citations suivantes en font foi:

" 1. Un chemin de fer qui sera appelé " le chemin de fer canadien du Pacifique," sera construit entre quelque point près et au sud du lac Nipissing et quelque point de la Colombie britannique sur le littoral de l'océan Pacifique, ces deux points devant être déterminés et le tracé du dit chemin de fer devant être approuvé par le gouverneur en conseil."

La sanction du parlement n'était pas même nécessaire pour adopter une ligne, et cette ligne devait s'étendre d'un endroit du lac Nipissing à un endroit de la Colombie britannique sur le littoral du Pacifique. L'honorable monsieur fait ensuite part de ce qu'il donnera à la compagnie qui se chargera de l'entreprise. Voici ce que décrète la section 4:

" 4. Une quantité de terres, n'excédant pas vingt mille acres pour chaque mille de la section ou sous-section entreprise, sera affectée à la construction du chemin de fer, en sections alternatives de vingt mille acres chacune, le long de la ligne du dit chemin de fer, ou à une distance convenable de cette ligne, chaque section n'ayant pas moins de trois milles ni plus de six milles de front sur le chemin de fer, et les deux tiers de la quantité de terres ainsi affectées seront vendus par le gouvernement à tels prix qui pourront, de temps à autre, être convenus entre le gouverneur en conseil et les entrepreneurs; et il sera rendu compte du produit de ces ventes, et ce produit sera payé aux entrepreneurs semestriellement, sans aucun frais d'administration ou

de gestion ; et le tiers restant sera transporté aux entrepreneurs. Ces terres devront être d'une bonne qualité moyenne, et ne comprendront pas les terres déjà concédées ou occupées en vertu de lettres patentes, permis d'occupation ou droit de préemption ; et s'il ne s'en trouve pas en quantité suffisante dans le voisinage immédiat du chemin de fer, alors la même quantité, ou ce qu'il en faudra pour compléter cette quantité, sera affectée à tels autres endroits qui pourront être déterminés par le gouverneur en conseil."

J'attire l'attention de l'honorable député de Norfolk-Nord sur cet acte, auquel il voulut bien donner un cordial appui lorsqu'il fut soumis au parlement. J'attire son attention sur ce fait, car il démontre que l'honorable monsieur n'avait pas alors tant d'objection à ce qu'une grande section de terrain, le long du chemin de fer du Pacifique, tombât aux mains d'entrepreneurs. Le cabinet précédent alla plus loin que ses prédécesseurs ; car si nous proposions de donner 50,000,000 d'acres de terre et $30,000,000 en argent, il n'a jamais été question alors d'assumer le coût et la responsabilité d'administrer et de vendre les deux tiers des terres et de dégager les entrepreneurs de cette charge. Ainsi le parlement autorisa ces honorables messieurs à donner 50,000,000 d'acres de terre et $30,000,000 en argent, tout en pourvoyant à la dépense nécessaire pour administrer et vendre les deux tiers des terres qui devaient être la propriété des entrepreneurs.

Passons maintenant à la question des explorations. D'après notre contrat, la compagnie chargée de l'entreprise devait payer toute la dépense encourue pour cette fin jusqu'à la date du contrat, tandis que l'acte adopté par nos prédécesseurs décrète que

" Les frais d'exploration et de tracé de la ligne pour les différentes sections et sous-sections du dit chemin de fer formeront ou non partie de la subvention ou considération accordée aux entrepreneurs, suivant qu'il pourra en être décidé par le gouverneur en conseil et convenu dans le contrat passé avec les entrepreneurs."

De sorte que le gouvernement se proposait, non-seulement de donner toutes les terres que nous proposions d'accorder, mais de supporter la dépense de l'administration des deux tiers des terres et d'exempter les entrepreneurs des arpentages ou de la localisation d'aucune partie du chemin.

L'honorable monsieur ne s'arrêta pas là. Ayant changé les décrets du parlement au sujet de cette grande obligation de construire le

chemin de fer canadien du Pacifique, puisque le gouvernement lui-même avait le pouvoir de donner le contrat à la compagnie qui construirait le chemin aux conditions prescrites par l'acte, ou de construire ce chemin lui-même comme chemin du gouvernement, cet honorable monsieur, je le répète, ne s'arrêta pas là.

Si grandes qu'aient été les craintes qu'il a manifestées au sujet des sérieuses obligations que nous avions assumées, il voulut, cependant, rendre le gouvernement directement responsable de toute la dépense de l'argent nécessaire pour construire la ligne depuis le lac Nipissing jusqu'à l'océan Pacifique. Ainsi l'honorable monsieur lia le pays, outre la dépense que nous avions proposée, à des obligations beaucoup plus onéreuses. Le cabinet précédent était d'avis que, s'il pouvait amener le chemin de fer à Nipissing, ce serait un avantage suffisant pour engager les lignes d'Ontario et de Québec, allant les unir vers Québec, et les autres au sud vers Toronto, à établir une liaison à ce point.

Mon honorable prédécesseur soumit en même temps au parlement une mesure pour assurer la construction de l'embranchement de la baie Georgienne et pour donner une subvention de $1,440,000 au chemin de fer du Canada Central. Quoique l'embranchement de la baie Georgienne traversât une *terra incognita*, que la ligne ne fût pas arpentée, et que des ingénieurs éminents eûssent déclaré qu'elle était impraticable, l'honorable monsieur s'engagea comme chef du gouvernement, il lia par là même le gouvernement et le pays à construire depuis le terminus du Canada Central, à l'est du lac Nipissing, jusqu'à l'embouchure de la rivière des Français, une ligne qui devait coûter, suivant un calcul très modéré, $2,560,000. Cela fait $4,000,000 qu'il se proposait de dépenser, outre l'obligation de construire le chemin de fer canadien du Pacifique avant d'atteindre le terminus Est, c'est-à-dire au sud-est du lac Nipissing.

Mais il pourra répondre : "Tout cela est sujet à la limite prescrite par le bill au sujet de la non augmentation des impôts." Malheureusement pour lui, et malheureusement pour l'honorable député qui siége en arrière de lui et qui semble maintenant prêt—je ne dirai pas à répudier la politique de son propre chef, mais à prendre une part proéminente dans une proposition qui, je le crains, sera considérée comme une répudiation de leurs obligations—l'honorable monsieur, qui était

alors ministre des finances, soumit au parlement une proposition comportant que, pour faire face à la dépense, il lui fallait demander au parlement d'imposer une taxe additionnelle de $3,000,000. Ainsi donc, l'honorable monsieur a imposé cette taxe additionnelle. Et quand l'honorable député de Durham-Ouest prononça plus tard son fameux discours dans Ontario, il déclara que la Colombie britannique n'avait pas lieu de se plaindre ; car le parlement s'était non-seulement engagé à construire le chemin de fer du Pacifique, mais avait imposé $3,000,000 de taxes additionnelles pour faire face à ses obligations, notamment celles qui avaient été contractées pour le chemin de fer du Pacifique. Lorsque l'honorable monsieur imposa cette taxe additionnelle, ce bill était en même temps adopté, décrétant que l'entreprise ne devait pas entraîner une augmentation de taxes.

L'honorable monsieur se trouve donc dans le dilemme que voici : il doit, ou abandonner cette clause comme étant de nul effet, ou bien il est responsable, devant le parlement et devant le pays, d'une violation de la loi dans tous les déboursés qu'il a pu faire depuis le moment où il a commencé à dépenser de l'argent sur le chemin de fer du Pacifique ; car il est indéniable que les impôts ont été alors augmentés. Chaque piastre des $11,000,000 dépensées pour la construction du chemin de fer jusqu'à cette date, a été dépensée par l'honorable monsieur en violation de la loi, ainsi que la balance des $28,000,000, requise pour compléter la dépense commencée ; car, sans la dépense de cette dernière somme, les $11,000,000 auraient été déboursées en pure perte.

L'honorable monsieur a manifesté, lorsqu'il était dans l'opposition, un esprit d'antagonisme semblable à celui que les honorables membres de la gauche semblent disposés à montrer à l'égard de la politique proposée par le ministère actuel.

M. BLAKE : Lequel de ces messieurs ?

SIR CHARLES TUPPER : L'honorable monsieur qui m'interpelle pendant que je discute cette importante question me rappelle que, lorsqu'il était auparavant dans l'opposition, et que nous proposions alors un projet pour construire le chemin de fer du Pacifique que nous croyions fort praticable, et que nous savions être dans l'intérêt du pays

de mener à bonne fin le plus tôt possible, lui et ses collègues s'opposèrent à ce projet ; il me rappelle aussi qu'à leur avènement au pouvoir, bien loin d'abandonner cette entreprise et de se laisser aller aux craintes qu'ils avaient d'abord exprimées, l'honorable monsieur ne recula même pas devant l'idée d'ajouter $4,000,000 au montant que nous proposions pour la construction du chemin de fer du Pacifique à l'extrémité Est de la ligne. Et que fit-il au sujet de l'autre extrémité du chemin ? Il entra de propos délibéré en négociation avec la Colombie britannique et le gouvernement impérial, et, de crainte que les honorables messieurs aient oublié ces petites preuves d'inconséquence, je vais réclamer l'indulgence de la Chambre pour citer l'une des pièces les plus importantes qui forment partie de nos archives publiques. Je veux parler du traité conclu entre le gouvernement du Canada et la Colombie britannique, puis le gouvernement impérial. J'aimerais pouvoir analyser le passage que je vais lire, mais je crains bien d'être obligé de le lire entièrement. Il se trouve à la page 539 des *Débats* de 1875.

Cette page renferme un extrait *verbatim* du traité, indiquant les obligations imposées par le premier ministre d'alors, qui siége aujourd'hui de l'autre côté de la Chambre.

Voici comment s'exprimait lord Carnarvon :

" Adhérant alors à l'ordre du jour dans lequel, le 16 d'août, j'ai établi les principaux points sur lesquels il me paraissait qu'une meilleure entente devait avoir lieu en la définissant, j'en arrive maintenant à l'expression de mes conclusions. Elles sont :

1. Que le chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo devra être commencé aussitôt que possible et complété avec toute la promptitude praticable.

2. Que le travail d'exploration sur la terre ferme sera poussé avec la plus grande vigueur. Après avoir considéré les représentations de vos ministres, je crois n'avoir d'autre alternative que de m'en rapporter complètement et sans hésitation à leur sentiment qu'aucun effort légitime et aucune dépense convenable ne doivent être épargnés, d'abord, pour déterminer la route que devra suivre la ligne, puis pour procéder à l'acquisition des machines. Il serait désagréable pour moi s'il n'était pas possible de fixer strictement le minimum ou la dépense d'un ouvrage d'une nature aussi incertaine ; mais heureusement, il est également impossible pour moi de douter que votre gouvernement ne fera pas loyalement tous ses efforts de manière à accélérer l'accomplissement d'un devoir dicté par l'honneur et la justice.

3. Que le chemin pour les voitures et la ligne télégraphique seront construits immédiatement. Il paraît y avoir quelque différence d'opinion quant au degré de valeur que pourrait avoir pour la province la complétion simultanée de ces deux entreprises ; mais, prenant en considération ce qui a été dit, je suis d'opinion que l'on doit procéder de suite à exécuter ces travaux, tel que vous l'ont sagement suggéré vos ministres.

4. Que $2,000,000 par année, et non $1,500,000, seront le minimum de la dépense pour les chemins de fer dans la province depuis la date à laquelle les explorations seront assez avancées pour permettre de dépenser ce montant. En spécifiant cette somme, je comprends que le gouvernement de la Puissance étant aussi intéressé que désireux de hâter l'achèvement des travaux qui doivent être entrepris, la dépense annuelle dépassera le minimum de $2,000,000 autant que chaque année le permettra.

5. Enfin, que le ou avant le 31 de décembre 1890, le chemin de fer sera complété et ouvert au trafic depuis les bords du Pacifique jusqu'à un certain lieu à l'extrémité ouest du lac Supérieur, où il se trouvera en rapport avec les lignes existantes de chemins de fer à travers une partie du territoire des Etats-Unis, et aussi avec la navigation des eaux canadiennes."

Telles sont les conclusions auxquelles arriva lord Carnarvon comme médiateur entre la Colombie britannique et le premier ministre d'alors. On voit que le cabinet précédent s'était engagé à construire sans délai le chemin d'Esquimalt à Nanaïmo. Quelle devait en être la conséquence, en premier lieu ? Je suis certain que mon honorable prédécesseur ne voudra pas mettre en doute l'exactitude de mon calcul lorsque je dirai que ce chemin, suivant les plus basses estimations, devait coûter $4,000,000. C'était donc ajouter $4,000,000, à l'extrémité occidentale du chemin de fer canadien du Pacifique, aux $4,000,000 qu'il avait déjà résolu de dépenser à l'extrémité orientale.

Mais ce n'est pas là le fait le plus grave. Quoique l'honorable monsieur n'eût pas tenu compte, en prenant une semblable décision, de la clause du bill qui décrétait que l'entreprise ne devait pas s'accomplir de façon à occasionner une augmentation d'impôts, il n'avait fait aucune réserve par l'engagement conclu avec lord Carnarvon. J'aimerais à savoir d'abord ce qu'aurait coûté la construction d'un chemin de roulage sur un parcours de 400 milles à travers les Montagnes Rocheuses. Cela n'ajouta-t-il pas une dépense énorme aux frais de construction du chemin de fer du Pacifique ?

J'espère que l'honorable député de Durham-Ouest lira, notera, apprendra, étudiera attentivement ces conclusions qui reçurent l'appui cordial et l'approbation entière de l'ex-ministre des travaux publics. Je sais que l'honorable député de Durham-Ouest se montra un peu revêche quand cet arrangement fut proposé. Je n'ai pas oublié non plus que, lorsqu'il siégeait de ce côté de la Chambre, il manifesta un peu cet esprit revêche qui le caractérise lorsqu'il ne fait pas partie du gouvernement.

L'honorable député de Durham-Ouest fit une interpellation au premier ministre, et quelle fut la réponse ? Fort de sa position, et conscient de l'importance de cette grande entreprise nationale, il répondit : " Quant à la question de mon honorable ami le député de Bruce-Sud, je puis dire que nous n'avons rien à demander au parlement ; nous n'avons aucun pouvoir à obtenir ; nous devons seulement communiquer cette décision et demander à la Chambre de nous appuyer en acceptant les conditions qui ont été faites par l'entremise de lord Carnarvon, et cet appui, je n'en doute pas, nous sera généreusement accordé."

N'avons-nous pas le droit de demander à ces messieurs qui étaient prêts à appuyer le chef de l'administration précédente lorsqu'il proposait, non-seulement d'engager ce pays à construire le chemin de fer canadien du Pacifique d'une extrémité à l'autre, mais d'ajouter $8,000,000 à toute la dépense qui fut jamais proposée par leurs prédécesseurs, puis d'ajouter le coût de la construction du chemin de roulage et de l'administration des deux tiers des terres que les compagnies devaient recevoir—n'avons-nous pas le droit, dis-je, de leur demander de prendre notre position franchement en considération ? Mon honorable prédécesseur comptait sur l'appui de ses partisans en cette occasion, parce qu'il croyait agir dans l'intérêt du pays. Eh ! bien, n'avons-nous pas le droit, en soumettant une proposition beaucoup plus modeste et beaucoup moins onéreuse, si on la compare au fardeau que les honorables messieurs de la gauche ont voulu imposer au pays, de demander aussi ce même appui que le député de Lambton comptait recevoir lorsqu'il occupait ma présente position ?

L'honorable député de Durham-Ouest ne voulut pas sanctionner la proposition de l'administration précédente. Il est juste de reconnaître

qu'il témoigna son dissentiment de la façon la plus éclatante qu'un membre indépendant puisse donner lorsqu'il refusa de voter pour la construction du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo. Mais, quoique la bonne foi et l'honneur du gouvernement et du pays eûssent été irrévocablement engagés à cette entreprise, lorsque l'autre branche du parlement eût décrété qu'elle ne se ferait pas, l'honorable monsieur lui-même assuma la responsabilité de toutes les déclarations et de tous les actes de ce gouvernement en acceptant d'en faire partie. Bien plus, il entra non-seulement dans le cabinet, devenant ainsi responsable de cette politique, sans faire de réserve au sujet des ressources du pays, sans soulever la question de savoir si le chemin de fer serait achevé en 1890 d'une extrémité à l'autre, donnant ainsi une preuve tangible que ses vues s'accordaient avec celles du gouvernement; mais il montra qu'il était prêt à prendre $750,000 dans le coffre public du Canada pour offrir une compensation à la Colombie britannique, parce qu'elle avait généreusement renoncé à la dépense immédiate de $4,000,000 sur le chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo. Vu ces circonstances, les derniers hommes à faire de l'opposition à la politique actuelle du gouvernement devraient être les membres de la gauche.

La dernière administration s'engagea à construire cette grande route, sans égard au coût. A l'expiration de son terme de cinq années, l'ancien ministère revint au pouvoir. Qu'avait-on fait dans l'intervalle? On sera surpris d'apprendre que l'un de nos premiers actes fut de poser les lisses sur l'embranchement du chemin de fer de Pembina, dont le contrat avait été adjugé dès le commencement même de la carrière de l'administration précédente. Cette dernière avait aussi entrepris la construction du chemin de fer de Fort William à Shebandowan, et elle devait inaugurer le système de tirer parti de nos nappes d'eau. Elle devait, en outre, construire un chemin dans l'ouest, du lac des Bois à Winnipeg.

Disons, à la louange du député de Lambton, qu'on réussit parfois à le convaincre. Après deux ou trois années de discussion dans cette Chambre, nous réussîmes finalement à le persuader de la folie de sa politique; nous réussîmes à lui démontrer que chaque piastre dépensée sur le chemin de Shebandowan à l'est, et sur la route au-delà du lac des Bois, serait gaspillée, attendu que le chemin de fer de Duluth, qui

passe à une distance comparativement courte, transporterait tous les passagers et le fret à l'ouest, et les empêcherait de suivre la route moitié chemin de fer et moitié nappe d'eau qu'on pourrait appeler le chemin amphibie. Je mets à son crédit le fait qu'il a virtuellement admis qu'il avait tort et que nous avions raison.

M. MACKENZIE : Non.

SIR CHARLES TUPPER : Je sais qu'il n'est pas disposé à reconnaître la chose, mais l'histoire établira l'exactitude de mes assertions. Je ne saurais oublier la folie commise par l'honorable monsieur, qui avait entrepris la construction de la ligne directe par cette route, et qui avait adjugé deux contrats pour des sections allant, l'une à la rivière des Anglais à l'est, et l'autre au Portage-du-Rat à l'ouest, sans arpentages préalables, sans la moindre connaissance topographique sur ces sections ou sur le coût du chemin, ou sans savoir si on pourrait en relier les deux extrémités. On peut prouver qu'on n'a jamais relié ces deux extrémités par des arpentages, et qu'on ne possédait aucun moyen de savoir si le chemin pouvait être achevé à un prix raisonnable. Il en est résulté une dépense énorme, due en grande partie à la précipitation avec laquelle on a commencé l'ouvrage et à l'insuffisance de renseignements sur la nature du pays.

A notre avènement au pouvoir, nous avons constaté qu'une somme considérable avait été dépensée sur ces deux sections de 227 milles; l'une, qui allait à l'est de la rivière Rouge, avait 114 milles, et l'autre, qui allait à l'ouest du lac Supérieur, avait 113 milles. L'argent dépensé aurait pu tout aussi bien être jeté dans le lac Supérieur et ne pouvait représenter aucune valeur; car il y avait un espace de 185 milles entre ces deux sections. L'honorable monsieur fut convaincu de l'inutilité de cette dépense, si l'on n'achevait pas la section intermédiaire, et peu de temps avant les élections générales, il demanda des soumissions pour construire ces 185 milles.

Je ne veux pas reprocher cet acte à l'honorable monsieur. Je l'en ai félicité en une autre occasion; mais je dois maintenant retirer mon compliment; car il a déclaré, l'autre soir, qu'il n'avait pas du tout résolu de construire ces 185 milles, qu'il n'avait pas du tout décidé la question

de savoir s'il laisserait dormir cet énorme capital, sur lequel il payait intérêt, sans en tirer parti.

Je comprends facilememt pourquoi l'honorable monsieur n'a pas adjugé les contrats avant l'élection. Comme l'un de ses titres à la confiance publique, il avait déclaré, dans cette Chambre et ailleurs, qu'il construirait le chemin de fer du Pacifique moyennant $24,500 par mille ; il savait que si les contrats pour les 185 milles intermédiaires étaient adjugés, il serait prouvé qu'il avait fait une erreur énorme sur le coût du chemin, les contrats pour certaines sections ayant été adjugés sans arpentages ou sans donnnées suffisantes, de sorte qu'il lui aurait été impossible d'invoquer pareil titre à la confiance publique.

A notre avènement au pouvoir, nous avons constaté que plus de $11,000,000 avaient été dépensées sur l'embranchement de la baie Georgienne, sur le Canada Central, sur l'embranchement de Pembina et sur la ligne entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge ; et cette dépense, pour avoir quelque valeur, entraînait l'achèvement de tous les travaux qui, comme je l'ai dit il y a un an, ne peuvent pas être estimés à moins de $28,000,000. Heureusement que je puis retrancher $1,000,000 de cette somme ; car, en adoptant une politique différente de celle du dernier ministère, nous comptons effectuer une grande réduction dans l'adjudication des contrats et dans le contrôle que nous exercerons ultérieurement.

Après avoir occupé, pendant une semaine, les fonctions que le député de Lambton résigna, je demandai à monsieur Marcus Smith de me donner un état indiquant la quantité d'ouvrage fait sur ces 27 milles, une estimation sur laquelle les contrats avaient été basés, le montant de la somme payée et de la dépense nécessaire pour achever les travaux. Je fus surpris de constater que la dépense additionnelle devait se chiffrer, je dois dire, par millions.

Dès que monsieur Fleming revint d'Angleterre, j'attirai son attention sur ce point. Monsieur Fleming répondit que la différence pouvait s'expliquer, quant à la section 25, vu que la nature de l'ouvrage avait été changée, mais que, pour ce qui concernait les autres sections on n'avait pas fait les études nécessaires pour la localisation, et que l'absence de détails avait empêché l'estimation d'être suffisamment exacte pour baser les contrats. Il ne pouvait nullement se rendre

compte de ce qu'il supposait être le coût de l'entreprise, et ce qui en devait être le véritable coût. Monsieur Fleming fit mander les ingénieurs qui avaient été chargés de l'ouvrage, à l'est et à l'ouest : ils ne purent expliquer, d'une façon satisfaisante, comment autant d'argent avait été dépensé. Il fallut faire, en conséquence, un second mesurage pour se rendre compte de cette différence.

Quant à la section 15, monsieur Smith et monsieur Fleming dirent que nous pouvions nous expliquer cette grande disproportion entre le coût et l'estimation, parce que le plan avait été changé. Des soumissions avaient d'abord été demandées pour cette section du chemin, mais le montant exigé par les soumissionnaires était si énorme, que le premier ministre d'alors comprit qu'il ne devait pas adjuger le contrat à ce chiffre ; car autrement, il lui faudrait ajouter environ cinquante pour cent au prix moyennant lequel il avait déclaré pouvoir construire le chemin de fer du Pacifique. Il fut subséquemment adjugé d'après un système d'ouvrages sur tréteaux au lieu de remblais, et, après que les travaux eurent été continués de cette façon pendant un certain temps, l'ingénieur fit rapport que le bois dans ce pays était d'une qualité inférieure, et qu'il serait probablement brûlé avant que le chemin ne fût terminé, et que, s'il ne l'était pas, il faudrait recommencer l'ouvrage ; c'est pourquoi il recommandait que les remblais fûssent substitués aux tréteaux.

Ce rapport fut envoyé à monsieur Fleming, qui était venu passer ici quelque temps, de retour d'Angleterre. Il approuva entièrement le changement proposé, puis discuta cette question avec le ministre des travaux publics d'alors, qui reconnut aussi qu'il était désirable de faire le changement : je crois qu'il est encore de cette opinion. L'honorable monsieur communiqua ce rapport au conseil, où il resta.

M. MACKENZIE : L'honorable monsieur exagère un peu. Je reconnus que le chemin serait mieux construit de cette façon que de l'autre, mais je n'étais pas d'avis qu'il fût désirable de faire alors le changement.

SIR CHARLES TUPPER : L'honorable monsieur aurait dû faire une chose ou l'autre. L'ingénieur en chef était parti le lendemain pour

l'Angleterre, après avoir discuté la question avec l'honorable monsieur, et ayant laissé son rapport en faveur du changement, avec l'assurance que cet honorable monsieur était de son avis, il aurait dû, soit obtenir la décision du conseil pour ou contre la proposition, ou, dans tous les cas, il aurait dû voir à ce que le changement ne fût pas fait avec la supposition que la recommandation de l'ingénieur en chef, qui avait été approuvée par l'honorable ministre des travaux publics.....

M. MACKENZIE : Non.

SIR CHARLES TUPPER : Ne devait pas être suivie. Telle était la condition de l'entreprise lorsque j'entrai en fonctions. Malgré l'augmentation du coût, je n'hésite pas à dire que le changement était sage, et je le recommandai à mes collègues, surtout lorsque j'eus constaté que le contrat avait été mis à exécution par l'ingénieur sous l'impression que le changement avait été adopté, et que l'entrepreneur avait dépensé plus de $100,000 pour l'outillage dont on n'aurait pas eu besoin si on n'avait pas eu l'intention de faire un changement.

Vu ces circonstances, nous prîmes des mesures pour que les contrats ne fûssent pas adjugés, à l'avenir, de la façon irrégulière et inconsidérée qui prévalait à cette époque. Nous exigeâmes qu'un état complet de tout l'ouvrage nécessaire sur la section du chemin de fer nous fût soumis avant de commencer les travaux de construction. Deux fois même, je ne voulus pas agir sur la demande de soumission publiée par l'honorable député de Lambton lui-même dans les journaux pour les 185 milles. Car le département n'était pas prêt à dire exactement quelle serait la somme d'ouvrage à faire basée sur des calculs faits avec soin résultant des explorations et études nécessaires. Je suis heureux de dire que nous avons changé le mode d'adjuger les contrats. Au lieu de les baser sur des estimations incertaines, nous les avons basés sur des quantités maximum qui ne peuvent pas être dépassées; les contrats comportent qu'une certaine somme d'ouvrage pourra être faite, si elle est nécessaire, mais qu'elle pourra être réduite dans n'importe quelle proportion.

Je suis heureux de pouvoir annoncer à l'honorable monsieur que j'ai déjà réduit le parcours, ou plutôt que monsieur Caddy, l'ingénieur

de la section 41, a réussi, depuis l'adjudication du contrat, à faire une réduction de 3¾ milles sur un parcours de 47 milles, soit une économie de $319,000 par suite de la diminution d'ouvrage qui doit être fait sur ces 47 milles. La même chose se fait sur la section 42, et ces deux contrats seront terminés à la date stipulée : fait nouveau, l'honorable monsieur l'admettra, si l'on en juge par la pratique suivie de son temps. Ce système nous permettra non-seulement d'exécuter ces travaux pour l'époque stipulée dans le contrat, mais il nous vaudra une réduction dans les dépenses de plus d'un demi-million de piastres.

Je cite ce fait aux honorables messieurs comme une preuve de l'importance de faire une étude soigneuse de l'ouvrage avant d'adjuger les contrats, au lieu d'agir à l'aveugle. Tel était notre premier devoir ; mais, comme cette dépense avait déjà été encourue, il ne nous resta pas d'autre alternative que de continuer les travaux. De plus, nous avions assumé la responsabilité de la construction du chemin de fer du Pacifique ; elle ne nous avait pas été laissée comme un legs, comme c'est le cas pour l'honorable monsieur. Car il était loisible à ce dernier, comme je l'ai déjà dit, de s'opposer à la construction du chemin de fer, ou, dans tous les cas, de ne pas l'entreprendre de la façon que je viens d'indiquer. Il adopta une ligne de conduite différente ; non-seulement il décréta que le chemin serait construit par le gouvernement, mais il conclut un traité avec lord Carnarvon, au nom du gouvernement impérial, et la Colombie britannique, par lequel il s'engageait à achever en 1890 un chemin allant du lac Supérieur à l'océan Pacifique. Telle est l'obligation que nous a laissée l'honorable monsieur.

Pour mettre à exécution l'engagement conclu avec lord Carnarvon, il fit faire de nouvelles explorations dans le but de localiser la ligne, et, après s'être convaincu que la meilleure ligne était celle de Burrard Inlet, l'honorable monsieur demanda des soumissions dans les journaux pour la construction de 125 milles, de Kamloops à Yale.

J'ai entendu avec étonnement, l'autre soir, l'honorable monsieur dire qu'il n'avait pas résolu de faire cet ouvrage, qu'il n'avait pas pris une décision bien arrêtée à cet égard. Je sais fort bien qu'un gouvernement qui fait un appel au peuple dans des conditions aussi décourageantes que celles où l'honorable monsieur a dû se présenter

devant les électeurs, est tout à fait excusable de soumettre un programme aussi attrayant que possible. Mais j'ai été surpris d'entendre le premier ministre d'alors, après avoir demandé, de propos délibéré, des soumissions pour la construction de 125 milles de chemin de fer à travers les gorges de la Fraser, à travers une région très difficile et inaccessible, venir déclarer à cette Chambre qu'il avait agi ainsi de propos délibéré, à la veille d'une élection, sans avoir l'intention de mettre sa demande à effet.

L'honorable monsieur déclara qu'il soutenait l'honneur et la réputation du Canada ; que cette entreprise devait être exécutée aussi vigoureusement que possible ; qu'il avait promis à lord Carnarvon de faire faire les arpentages aussi promptement que possible ; que le chemin devait être localisé dès qu'ils seraient achevés, et qu'il ne dépenserait pas moins de $2,000,000 par année. Après avoir pris cet engagement, il demanda des soumissions pour 125 milles de chemin de fer. C'est bien l'obligation prise par l'honorable monsieur ; il ne saurait y échapper ; bien plus, il prit un autre engagement envers la Colombie britannique, à savoir que cette entreprise serait accomplie immédiatement.

Si l'honorable monsieur n'avait pas réellement décidé de construire le chemin de fer de Yale à Kamloops, pourquoi a-t-il conclu un contrat pour le transport des lisses, de Victoria à Yale, lequel entraîna une dépense de $32,400 ?

L'honorable monsieur prétend-il dire que, non content de promettre à la population de la Colombie britannique qu'il allait construire le chemin de fer, il prit $32,400 du trésor public pour le transport de ces lisses de Victoria à Yale, sans avoir réellement l'intention de rien faire ? Une pareille proposition est tout à fait insoutenable ; l'honorable député s'en convaincra lui-même, après réflexion, et il comprendra qu'aucun argument possible ne saurait le justifier.

C'est dans ces circonstances que le gouvernement dût aborder la grande question de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Toute la politique de l'administration précédente et de l'ex-ministre des finances parut effrayer le pays au sujet de l'obligation énorme et gigantesque que cette entreprise devait entraîner, et l'honorable monsieur lui-même crut qu'il était de son devoir d'avertir tous les entrepreneurs du monde qu'ils pourraient se ruiner s'ils se chargeaient de la

construction de la route. Il nous fallut donc surmonter cette difficulté au point de vue commercial ; car la situation n'était plus la même que lorsque nous quittâmes le pouvoir. Que fîmes-nous lorsqu'il fallut aborder cette grave question ? Nous adoptâmes notre ancienne politique, autant que les nouvelles circonstances nous permettaient de le faire.

Notre politique pouvait se résumer à ceci : Les terres du Nord-Ouest doivent suffire pour nous permettre de construire le chemin de fer canadien du Pacifique. Oui, tel était l'article principal de notre programme. Dans son discours de Sarnia, l'ex-premier ministre a parfaitement expliqué la situation lorsqu'il a dit qu'il serait impossible de jamais attirer l'émigration dans cette grande contrée et de la coloniser, si l'on ne construisait pas un chemin de fer canadien du Pacifique. Nous sommes parfaitement de cette opinion. Nous savons que cette grande région fertile du Nord-Ouest devra rester déserte si le chemin de fer n'est pas établi, et, comme ces terres comptent parmi les plus fertiles et les plus riches du monde, nous nous crûmes justifiables d'adopter la politique que nous avons suivie.

En adoptant le système de construire le chemin au moyen de ces terres, auxquelles il doit donner une valeur si grande, nous supposions que les honorables messieurs de la gauche, qui ont lié le gouvernement, qui ont engagé la bonne foi du Canada, auraient été les premiers à nous féliciter au sujet de la politique adoptée et à nous donner un cordial appui ; mais nous n'avons pas tardé à constater que nous étions complètement dans l'erreur. Quel est le langage que tint l'honorable chef de l'opposition, l'hiver dernier, lorsque nous proposâmes cette politique ? Il déclara que la terre ne valait rien.

M. MACKENZIE : Je n'ai pas dit cela.

SIR CHARLES TUPPER : Tout le succès de notre entreprise reposait sur le fait de convaincre le monde que ces terres sont fertiles et ont une grande valeur, qu'elles donneraient de grands bénéfices à ceux qui en entreprendraient la culture, et que c'est pour les émigrants le pays le plus attrayant qui existe dans le monde. Que fit l'honorable

monsieur ? Il déclara que c'était une mauvaise politique de réserver une si grande étendue de terres.

M. MACKENZIE : Ecoutez ! écoutez !

SIR CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez ! dit-il. Eh ! bien, je lui demande de citer le langage qu'il tint à ses électeurs de Sarnia, lorsqu'il déclara que, sans le chemin de fer du Pacifique, ces terres étaient inutiles. Oui, je lui demande comment il peut concilier cette déclaration avec l'assertion que c'est une mauvaise politique d'utiliser ces terres dans le but de construire le chemin de fer qui doit les traverser ? L'honorable monsieur a fait encore plus que cela, quoiqu'il sût que tout le succès de notre politique reposait sur le fait de convaincre le monde de la grande valeur de ces terres et de leurs avantages comme placement, si nous voulions construire ce chemin de fer sans imposer au pays un fardeau onéreux. Oui, l'honorable monsieur assuma la responsabilité de faire échouer, si possible, notre politique. Il déclara en cette Chambre même, au peuple anglais, que nous ne pouvions pas céder nos terres en Canada.

M. MACKENZIE : Non, je n'ai pas dit cela.

SIR CHARLES TUPPER : Je prie l'honorable monsieur de lire son discours. Qu'il examine les *Débats* et il pourra constater que lorsque nous parlâmes de construire le chemin de fer du Pacifique avec ces terres et de les vendre pour obtenir le capital nécessaire à cette fin, il répondit que nous ne pourrions pas attirer les émigrants sur nos terres, puisque nous les cédions.

UNE VOIX : Texas !

SIR CHARLES TUPPER : Je n'ai rien à dire au sujet du Texas, vu que l'honorable monsieur a été suffisamment taquiné sur ce point ; comme il se trouvait acculé dans un dilemme, il était prêt à s'enfuir au Texas ou à tout autre endroit pour échapper à la difficulté. L'honorable monsieur même me suivit jusqu'en Angleterre. Après que la Chambre eut adopté la politique qui nous autorisait de disposer de 100,000,000 d'acres de terre dans le but d'assurer la construction de cette grande

route, et que nous fûmes autorisés de nous rendre en Angleterre dans le but d'obtenir l'appui des capitalistes ainsi que l'aide du gouvernement anglais, l'honorable monsieur non seulement dénonça la politique d'utiliser les terres, non-seulement il déclara qu'elles ne valaient rien.....

M. MACKENZIE : Je n'ai rien dit de tel.

SIR CHARLES TUPPER : Il déclara que nous ne pouvions pas les établir lorsque nous les cédions.....

M. MACKENZIE : Je n'ai rien dit de tel.

SIR CHARLES TUPPER : Si l'honorable monsieur veut relire son discours, il y trouvera ces paroles-là ; sinon, je reconnaîtrai que j'ai fait erreur.

Oui, l'honorable monsieur me suivit en Angleterre, essayant de faire échouer la mission que le gouvernement envoya en Angleterre dans le but d'obtenir de l'aide pour assurer l'exécution de ce chemin. Dès notre arrivée en Angleterre, il parut un long article dans l'un de nos principaux journaux, déclarant qu'il y avait une réaction dans le pays et que le gouvernement avait perdu sa popularité. L'honorable monsieur me suivit pas à pas, il employa tous les arguments possibles pour faire avorter la mission dont nous faisions partie. On a la complaisance de me passer le passage du discours de l'honorable député auquel jai fait allusion.

Je vais le lire, il se trouve à la page 1,905 des *Débats :*

" Si l'honorable monsieur (sir Charles Tupper) se base sur l'hypothèse qu'au Canada seul il y a des terres disponibles, il se trompe énormément. Sans doute, il nous a été très difficile en Canada d'encourager l'établissement, même dans les endroits où la terre est donnée par le gouvernement. Il est encore plus difficile d'envoyer des colons dans le lointain Nord-Ouest, où ils ont à lutter contre les premières difficultés d'un pays nouveau, difficultés non moins grandes, quoique de nature différente, que celles auxquelles les colons de nos districts boisés ont à faire face."

M. MACKENZIE : Quand ai-je dit que le sol ne valait rien ?

SIR CHARLES TUPPER : J'ai dit que l'honorable monsieur avait déprécié la valeur de nos terres.

M. MACKENZIE : J'ai pris note des paroles de l'honorable monsieur ; il m'a accusé d'avoir déclaré que les terres ne valaient rien. Eh ! bien, qu'il lise le passage incriminé.

SIR CHARLES TUPPER : Je vais lui dire où je le trouve : je le trouve dans l'assertion que l'on ne saurait favoriser la colonisation, parce que l'on donne les terres. Si cela ne prouve pas mon assertion, je ne connais rien du véritable sens de la langue anglaise. Mais non-content de dire que nous ne pouvions pas favoriser la colonisation là où les terres étaient données, que les difficultés étaient plus grandes dans le Nord-Ouest que dans toute autre partie du Canada, l'honorable monsieur fit cette peinture lugubre du pays :

" Ils ont un long hiver, pas de bois ni de matériaux de construction et des difficultés pour le transport. Nous devons donc nous convaincre que, si nous établissons ce pays, ce ne sera qu'en dépensant de fortes sommes d'argent pour aider les colons à s'y rendre, et qu'en leur donnant gratuitement des terres une fois qu'ils y seront. Voilà ma conviction."

Non-seulement vous ne pouvez pas engager les émigrants à aller s'établir sur des terres que vous avez données, mais, si vous le faites, il vous faut les payer pour cela. Si nous avions agi ainsi, qui nous aurait fourni les $100,000,000 qu'il nous fallait trouver pour construire le chemin de fer canadien du Pacifique ? Supposons que nous aurions échoué dans ces circonstances, pareil résultat aurait-il été étonnant ?

Comme l'a déjà dit le premier ministre, les communications avec le gouvernement impérial ont été confidentielles, mais je puis dire qu'après la discussion la plus cordiale et la plus franche avec le gouvernement impérial, spécialement avec le ministre des colonies, au sujet de la construction d'un chemin de fer du Pacifique, nous en vînmes à la conclusion, pour des raisons que les honorables membres de la gauche apprécieront pleinement, que le temps n'était pas favorable pour demander une réponse définitive, tout en restant convaincus cependant, qu'avant longtemps nous obtiendrions pour nos propositions la considération la plus favorable de la part du gouvernement impérial. Que le gouvernement de lord Beaconsfield ait manifesté le plus grand intérêt dans cette entreprise, c'est ce qu'on ne saurait mettre en doute

Si les honorables membres de la gauche devaient faire un appel au pays, ils n'aimeraient pas à être liés par plus de questions que cela serait absolument nécessaire ; mais il est une autre raison pour laquelle nous crûmes inutile de faire des instances bien fortes auprès du gouvernement impérial. Après avoir discuté la chose, non-seulement avec les membres du cabinet impérial et avec le ministre des colonies, mais après l'avoir discutée avec les principaux membres de l'opposition d'alors et après l'avoir discutée à fond avec les premiers capitalistes d'Angleterre, nous vînmes à la conclusion que nous pouvions poursuivre, sans la moindre crainte, cette grande entreprise, sachant que mon honorable ami le ministre des finances pourrait obtenir tous les fonds nécessaires aux conditions les plus favorables, indépendamment même de toutes garanties.

Je puis ajouter que notre mission n'a pas été infructueuse à un autre point de vue. Si nous devions continuer la construction du chemin de fer du Pacifique, il n'était pas désirable de perdre l'occasion d'obtenir à bon marché une certaine quantité de lisses d'acier pour ce chemin de fer. Aussi je puis informer l'honorable monsieur que nous avons été plus heureux que lui : nous avons eu la bonne fortune de nous trouver là juste au moment où le prix du fer et du transport avait baissé au plus bas chiffre possible, et nous avons réussi à acheter 50,000 tonnes de lisses d'acier à un million et demi de piastres de moins que l'honorable monsieur les paya dans le temps, et à un million et demi de moins que le montant qu'il nous aurait fallu payer depuis pour les acheter.

M. ANGLIN : Pourquoi n'en avez-vous pas acheté davantage ?

SIR CHARLES TUPPER : Je crois qu'il est très difficile de satisfaire l'honorable monsieur. Tout ce que je puis dire, c'est que si nous n'avions pas été sur les lieux, et si les négotiations n'avaient pas été conduites comme elles l'ont été, nous n'aurions pu acheter un quart de cette quantité à ce prix. C'est la dernière vente qui se fit à ce prix ; car, lorsqu'il fut connu que l'on avait besoin de 50,000 tonnes de lisses d'acier, le prix haussa aussitôt. Je crains bien qu'il ne s'écoule beaucoup de temps avant que nos successeurs soient favorisés d'une aussi bonne fortune.

Je puis dire à quelques honorables messieurs, qui semblent croire que la défaite du ministère Beaconsfield a fait perdre à ce gouvernement tout espoir d'obtenir de l'aide de l'Angleterre, que nous n'avons pas plus lieu de nous méfier d'une administration libérale que d'une administration conservatrice ; et je demanderai à quiconque connait les principes politiques professés par les membres de la droite dans cette Chambre, s'il est un parti libéral en Angleterre, ou s'il est quelqu'un qui doive être appelé à former partie d'un cabinet libéral en Angleterre—sous monsieur Gladstone, lord Granville, ou lord Hartington—qui ait des principes libéraux plus avancés que les messieurs qui siégent de notre côté de la Chambre ?

Il y a assurément un grand changement dans les partis en Angleterre, et si le parti conservateur a perdu le pouvoir là, il sera remplacé par une administration qui ne suivra pas des principes plus libéraux et une politique plus libérale que les messieurs qui siégent de ce côté de la Chambre.

M. RYMAL : Je suppose que vous ne nous félicitez guère du changement.

SIR CHARLES TUPPER : Je puis dire à l'honorable monsieur qui m'interpelle que ce changement ne me décourage en aucune façon. Je crois que les intérêts du Canada sont tout aussi sûrs entre les mains de lord Cardwell, comme ministre des colonies, qu'ils l'étaient entre les mains de sir Michael Hicks-Beach. Qu'est monsieur Cardwell ? C'est précisément l'homme qui prit une si grande part au réglement de la question de la Confédération de l'Amérique Britannique du Nord. Il a rempli alors la charge de ministre des colonies de la façon la plus habile et la plus énergique, et ses successeurs n'ont eu qu'à mettre à exécution ce qui avait réellement été accompli par l'administration libérale.

Lorsque le premier ministre se trouva en Angleterre, il eut une conversation très satisfaisante avec un homme politique auquel pourrait bien écheoir le portefeuille de ministre des colonies. Tout récemment encore, cet honorable monsieur s'exprimait de la façon suivante, dans un discours qu'il prononçait devant l'Institut colonial :

" Mon ami, sir John A. Macdonald, est venu en ce pays, il n'y a pas longtemps, dans le but d'obtenir une garantie pour le chemin de fer du Pacifique, et je ne suis pas du tout sûr s'il ne serait pas désirable que la mère-patrie fût libérale en ces matières."

On voit donc que, malgré la chute du gouvernement Beaconsfield, la présente administration a toute chance d'obtenir de l'aide pour cette grande entreprise nationale.

Nous avons la preuve que, dans le grand pays auquel nous devons une allégeance loyale, les deux partis comprennent qu'il importe de construire cette grande route à travers le continent.

J'osai attirer l'attention, l'année dernière, sur le fait que la politique d'inviter les habitants de la mère-patrie à venir coloniser notre grand Nord Ouest recevait l'approbation des hommes d'Etat anglais. Les honorables membres de la gauche tournèrent même cette idée en ridicule. Ils s'en moquèrent; mais, subséquemment, lord Beaconsfield fit un éloge brillant des grandes ressources nationales de l'Amérique britannique du Nord, et il déclara au peuple anglais qu'il était d'importance vitale que ses fils qui sont obligés de s'expatrier dans le but d'améliorer leur condition, pussent aller s'établir sur les terres fertiles de notre Nord-Ouest, à l'ombre même du drapeau qui les a protégés jusqu'à présent.

Je vais maintenant attirer l'attention de la Chambre, pendant quelques instants, sur les pouvoirs qui ont été accordés au gouvernement, au sujet de cette grande entreprise, et sur le devoir qui nous incombait. Je crois pouvoir convaincre la Chambre—et je ne désespère pas de convaincre l'honorable député de Durham-Ouest lui-même — que durant la vacance le gouvernement s'est occupé de remplir la tâche qui lui avait été confiée par le parlement.

La première résolution se lit comme suit :

" 1. Que des engagements ont été pris avec la Colombie britannique, établissant comme condition de son union avec le Canada qu'une ligne de chemin de fer devant relier l'océan Atlantique à l'océan Pacifique sera construite dans le plus bref délai possible.

" 6. Qu'en vue de l'importance de tenir les promesses faites à la Colombie britannique et de compléter la consolidation de la confédération des provinces de l'Amérique britannique du Nord; et afin de pouvoir venir en aide aux classes ouvrières de la Grande-Bretagne qui

sont sans travail et de leur donner les moyens de s'établir permanemment sur le sol britannique; et en vue du caractère national de l'entreprise, le gouvernement est autorisé et requis de faire tous ses efforts pour s'assurer de la coopération du gouvernement impérial dans ces grands travaux, et se faire aider pour l'exécution de cette grande entreprise nationale au moyen de garantie ou autrement."

Cette résolution traite de l'importance d'obtenir le concours du gouvernement impérial par garantie ou autrement, et je puis dire que le gouvernement a fait tout ce qu'il a pu dans ce sens; je crois que la Chambre elle-même est la preuve que notre mission produira ses fruits en temps voulu.

La septième résolution comporte :

" 7. Qu'il est de plus expédient de décréter :

" Que 100,000,000 d'acres de terre et les richesses minières y contenues, seront affectés à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. "

Je n'ai pas besoin d'en dire davantage sur ce sujet, après le discours élaboré du député de Norfolk-Nord, qui a combattu la politique du gouvernement quant au mode de réserver et d'utiliser ces 100,000,000 d'acres de terre ; car la réponse habile et complète de l'honorable premier ministre a dû convaincre cette Chambre, comme elle a convaincu, je pense, le pays, que nous aurions toutes raisons de croire que cette politique aura un plein succès.

Je ne veux pas discuter davantage cette question; mais, avant la clôture du parlement, il sera nécessaire de soumettre une résolution confirmant le mode d'après lequel le gouvernement décide d'administrer ces terres d'une façon plus concise que les résolutions ne le comportent. Nous n'avons pas l'intention, cependant, de nous départir de la politique que nous croyons avoir sagement adoptée et qui sera suffisante pour nous permettre d'accomplir entièrement cette entreprise.

La dixième résolution est ainsi concue :

" 10. Que le gouvernement ait l'autorisation et la charge de localiser une partie du réseau du chemin de fer du Pacifique, à partir de la rivière Rouge vers l'Ouest en passant au nord du lac Manitoba avec un embranchement à Winnipeg, et qu'il soit autorisé à passer un

contrat et dépenser une somme n'excédant pas $1,000,000 pour la construction du dit chemin de fer sans être tenu de soumettre préalablement les contrats au parlement."

Nous avons profité de cette autorisation, et, avant de reprendre mon siége, j'expliquerai à la Chambre où en sont les choses.

Les sections 11, 12, 13 et 14 se lisent comme suit :

" 11. Qu'il est à propos de faire de nouvelles explorations dans les districts de la rivière au Pin et d'autres sections du pays qui n'ont pas été encore examinées, dans le but de constater la possibilité de construire une ligne à travers la plus grande étendue de territoire fertile, avant de commencer les travaux de construction dans la Colombie britannique.

" 12. Que, dans l'opinion de la Chambre, le choix de Burrard Inlet comme terminus était prématuré.

" 13. Qu'il est nécessaire de tenir parole à la Colombie britannique et de commencer la construction du chemin de fer dans cette province aussitôt que possible.

" 14. Que le gouvernement ait l'autorisation et la charge de faire telles explorations ultérieures qu'il jugera nécessaires dans le dit but, et aussitôt qu'il aura définitivement choisi et localisé la ligne, de passer les contrats pour la construction d'une partie de cette ligne de pas plus de 125 milles, sans la sanction du parlement, de sorte que les travaux de construction puissent être commencés au plus tard pendant la saison actuelle, et poussés par la suite avec vigueur."

Je puis dire à la Chambre que nous apprécions pleinement toute l'étendue de la dépense qu'il serait nécessaire pour construire le chemin de fer jusqu'à l'océan Pacifique par la route Burrard Inlet. Tout ce que nous avons demandé, c'est le pouvoir de faire des explorations dans le but de constater si nous ne pourrions pas relier la région fertile du Nord-Ouest en traversant un pays plus hospitalier.

M. BLAKE : Pas inhospitalier.

SIR CHARLES TUPPER : Je vais retirer ce mot, car j'ai un souvenir vivace de ce que l'honorable député a dû souffrir pour s'être servi auparavant de cette expression. Le gouvernement agissant de bonne foi, et croyant que, s'il pouvait faciliter la marche des travaux dans la Colombie britannique, et trouver une route plus courte et plus facile

pour communiquer avec les vallées fertiles du Nord-Ouest, il contribuerait beaucoup à surmonter la grande difficulté qui s'oppose à la construction du chemin de fer du Pacifique, consacra toute son attention à cette question. Il s'assura des services d'un navigateur actif et énergique, dans le but de faire rapport sur le Port Simpson. Après avoir reçu son rapport, je n'hésite pas à dire qu'on ne saurait trouver, selon moi, un port semblable sur les côtes du Pacifique. Il est d'accès facile, bien abrité, et ne saurait offrir de plus grands avantages sous ce rapport. Mais, après avoir fait examiner les trois routes, depuis le Port Simpson jusqu'à la rivière de la Paix, la rivière au Pin et Fort George, nous sommes venus à la conclusion que la route de Burrard Inlet était plus courte de 150 milles que celle de Port Simpson, et puis que le sol à travers la Colombie britannique, *viâ* la rivière de la Paix ou la rivière au Pin, n'était pas plus favorable à la colonisation que la route de Burrard Inlet ; mais qu'outre le fait qu'elle se trouve à 500 milles au nord de Victoria, la température y est très favorable. Les pluies sont incessantes sur la côte, et il n'y a pas d'étendue de pays propre à la colonisation entre la côte et 500 ou 600 milles, où nous pourrions atteindre la passe de la rivière de la Paix.

Monsieur Fleming signala, dans son rapport, les grands avantages qu'elle possédait, comme étant de construction plus facile. Après pleine délibération, nous sommes venus à la conclusion que nous n'agirions pas dans l'intérêt du pays si nous n'acceptions la route de Burrard Inlet, qui avait été adoptée par l'administration précédente. Le fait que l'honorable monsieur avait adopté cette route après mûre délibération était beaucoup en sa faveur, et nous n'hésitâmes pas à l'adopter. La route de Burrard Inlet a un grand avantage : elle a un bon havre, et, à 30 milles seulement du détroit, se trouvent les mines de charbon si précieuses de Nanaïmo. Oui, à 30 milles se trouvent de grands gisements de charbon, et, tout près, des mines considérables de fer qui suffiront, je crois, pour engager des capitalistes entreprenants à fabriquer les lisses de fer qui seront nécessaires pour la Colombie britannique. La pêche est très abondante sur ces côtes, qui sont en même temps recouvertes de forêts splendides.

De Burrard Inlet à Yale, il y a 50 à 100 milles de terres arables. Ces terres sont suffisamment étendues pour recevoir une nombreuse

population. J'ai reconnu franchement, l'année dernière, que le district de Kamloops offre des avantages supérieurs. L'action de la marée se fait sentir jusqu'à Yale, que l'on peut atteindre facilement des rives du Pacifique. Les steamers voyagent régulièrement de Victoria à Yale, et la construction de 125 milles de chemin de fer nous permet d'atteindre le district de Kamloops, ce qui nous donne une communication avec le grand plateau des Montagnes Rocheuses, à travers lequel il nous faudra construire 150 milles de chemin de fer, puis 140 milles dans la direction des Etats-Unis, et 200 milles vers le nord traversant un pays où le climat est beau et où la végétation est fort riche. Cette section du pays est la plus importante et la plus propre à la culture que l'on puisse trouver dans toute la province de la Colombie britannique. A ce sujet, je vais me permettre de lire quelques passages d'un " Guide de la Colombie britannique."

M. MACKENZIE : Quel est l'auteur de la description ?

SIR CHARLES TUPPER : Je ne connais pas le nom de l'auteur, qui n'est pas indiqué dans le livre ; mais je puis dire aux honorables messieurs de la gauche que s'ils récusent cette autorité, ils pourront trouver une description semblable dans l'habile rapport de M. Dawson, de la commission géologique de 1877, lequel confirme pleinement ce que je vais lire.

Voici ce qu'il dit de la région de New-Westminster :

" La rivière Fraser ne vient pas de la chaîne des Cascades, mais de celle des Rocheuses. C'est la seule rivière de la Colombie britannique (excepté dans l'extrême nord-ouest de la province) qui ait la force de traverser le pays sec entre les chaînes Rocheuses et Cascade et de passer par ces dernières pour se rendre à la mer. Elle est alimentée dans sa course par des cours d'eau qui viennent de toutes les directions ; c'est une grande rivière, mais navigable seulement en certains endroits, à cause des rapides. Yale est le terminus de la navigation maritime. Après s'être élancée par les passes de montagnes à Yale et Hope, la Fraser devient calme et tranquille sur tout le reste de son cours.

" Ce pays, dans la partie inférieure de la Fraser, est ce que je puis appeler le district de New Westminster. Dans son ensemble, c'est un district boisé, mais il a de vastes étendues de terre découverte, arable et à pâturage, une atmosphère délicieuse—pas de malaria ou fièvres semblantes—et de grandes facilités pour le transport par eau et par

terre. La neige arrive avec le mois de janvier et part avec celui de mars; beaucoup de poisson et de gibier dans le district; produira tout ce que l'île Vancouver produit, et plus; trois grandes scieries employant 600 personnes; un moulin à farine; distillerie; société de cultivateurs, etc. Deux cents colons environ se sont établis dans ce district durant l'année 1874.

" Le *Mainland Guardian* (journal de New-Westminster) disait, au mois de mars 1872: Un rendement minimum de 30 à 40 boisseaux de blé par acre est la moyenne du rendement dans les districts de Kamloops, Okanagan, Nicola, Sumass, Chilliwhack et de la Fraser inférieure. Entre la ville de New-Westminster et l'embouchure de la rivière, on obtient souvent un rendement encore plus considérable, non parce que le sol est meilleur et des plus favorables, mais simplement parce qu'on y donne plus de soins à la culture; 50 boisseaux d'avoine et une égale quantité d'orge par acre sont un rendement très commun. Le blé-d'Inde donne 60 ou 70 boisseaux par acre. Le rendement des légumes est généralement satisfaisant, et ne peut être surpassé par celui d'aucun pays.

" Sur une ferme, le rendement des pommes de terre a été de sept tonnes, et sur une autre il a même atteint 15 tonnes par acre. Il n'en manque pas d'échantillons qui pèsent 2½ et même 3 lbs. Les navets donnent 25 tonnes à l'acre; les oignons, de quatre à six tonnes; tandis que les carottes, les choux, les betteraves, les choux-fleurs, etc., atteignent une croissance qu'on peut sans exagération dire énorme.

" Quant aux fruits, il suffit de dire que les espèces ordinaires (pommes, poires, prunes, cerises, groseilles, gadelles, fraises, etc.) qu'on trouve dans la partie orientale de la Confédération et de l'Angleterre, y croissent et donnent en abondance."

DISTRICT DE NEW-WESTMINSTER—DESCRIPTION SPÉCIALE.

" Je vais décrire le district de New-Westminster en commençant à l'embouchure de la rivière Fraser.

" Nous y trouvons de vastes terres basses, riches et unies, libres de bois, avec des pièces de saule, rosier, et, sur le bord des terrains plus élevés, de pommier sauvage. Une herbe appelée foin de marais y abonde. Il y a grand nombre de fondrières d'eau salée, ce qui ajoute à la difficulté de faire des fossés.

" Toutes les fermes sont occupées dans cette section, et il y a encore de la place pour des colons. Il y a 29,000 acres de très-bonne terre sur une île entre le bras nord et le bras sud de la Fraser.

" Sur le bras nord, un petit établissement d'une vingtaine de fermiers; 500 acres cultivés; échantillons de blé blanc et de blé roux

atteignant jusqu'à 5½ pieds de hauteur et rendant 50 boisseaux à l'acre. Deux pommes de terre ("Breeley prolific") ont donné 67 lbs. Trèfle, foin, orge, avoine, pois, etc., bons.

"Un district absolument semblable à celui de l'embouchure de la Fraser et qui en fait même partie, sur le territoire des Etats-Unis, près de l'embouchure de Lummi et en arrière de Semiahmoo, se peuple très rapidement.

"Remontant la rivière, nous arrivons bientôt aux forêts qui la bordent de chaque côté ; des sapins géants; cèdres, aunes, érables; on ne peut voir la valeur agricole réelle du sol. Superbe végétation dans la forêt—baies de toutes sortes, fougère, plantes grimpantes, mousse—la fleur blanche au doux parfum du pommier sauvage tranchant sur le vert feuillage de l'été. Scène pittoresque sur une grande échelle. Mais que le colon prenne courage; ici, il est près de la mer, et il n'a pas besoin de chemin de fer pour s'y transporter; il y a beaucoup de bonnes terres qui ne demandent qu'un peu de défrichement, et elles valent la peine d'être défrichées. Il y a dans certaines parties de vastes étendues de terres basses couvertes de foin, ainsi que de belles prairies au sol fertile; excellentes maisons; des fermes pleines de vie près la ville de New-Westminster, ainsi que des établissements à la rivière Pitt, Keatsey, Langley, Matsqui, etc. Ainsi, par exemple, à la rivière Pitt, 20,000 acres de bonnes terres arabes qui n'ont pas besoin de défrichement, et la partie de ces terres qui est sujette aux inondations sert aujourd'hui de pâturage.

"Un correspondant du *Daily Standard* de Victoria (novembre 1879) écrit comme suit les fermes de Langley: "Plusieurs centaines d'acres de terres d'alluvion; à nos pieds, plusieurs milles carrés de terres en prairies, la rivière qui étincelle au delà, et, à travers, la chaine noire des Cascades; un cours d'eau, rempli de truites, qui décrit des méandres à travers la prairie." Une autre ferme de "cent acres dont chaque partie est cultivée, asséchée et séparée en vastes parcs de 30 à 40 acres chacun; un joli manoir." Une autre de "800 acres, dont 200 cultivés, beau sol noir et propice à la charrue, asséché par un cours d'eau qui le traverse." Une autre "600 acres de pâturage; vaches, race Durham; le propriétaire fait du beurre." La suivante "300 acres, bétail et terre appartenant au forgeron. Bonne école publique; belle église presbytérienne." L'écrivain dit que ces fermes sont extraordinairement productives.

"Plus haut encore, à l'endroit où les rivières Sumass et Chilihack rejoignent la Fraser, se trouvent des établissements qui commencent—prairie Sumass, 25,000 acres. Bœuf de meilleure qualité, beurre et fromage de choix, belles céréales, des prairies et des vallées fertiles s'étendant à perte de vue, et, cependant, densement peuplées, 70 à 80 fermes; bonnes maisons, granges, étables, églises, écoles, magasins, moulin à farine; 600 acres cultivés en blé l'année dernière,

ayant donné 40 à 50 boisseaux à l'acre ; 200 acres d'avoine ; aussi, pommes de terre, pois, fèves, houblon, fruits et même du tabac ; fournit du bœuf à Yale et Hope (Yale est également approvisionné de bœuf par Nicola) ; vaste étendue de prairies ; beaucoup de bonnes terres, sur la Chiliwhack au-dessus de la vallée, qui seront d'un bon rapport quand elles auront été défrichées.

DISTRICT OKANAGAN

" Très-beau pays pour l'élève du bétail et pour la production du grain ; le blé d'automne donne un bon rendement sans irrigation ; de l'avoine, de l'orge, du blé-d'Inde, des pommes de terre, des tomates, des melons musqués, melons d'eau, vignes, tabac en profusion. Eté chaud, le thermomètre a indiqué 98° à l'ombre ; le froid est vif en hiver, mais temps clair et brillant, neige rarement profonde et ne restant pas longtemps ; généralement les bêtes à cornes, les chevaux et les moutons restent dehors en hiver ; cependant, une légère préparation est recommandée.

" Le lac a 70 milles de longueur sur 1½ de largeur ; le pays qui se trouve à l'est est un bel échantillon des districts qui s'étendent entre les chaînes Rocheuses et Cascades ; collines découvertes, herbeuses, parsemées d'arbres comme les parcs anglais, collines et vallons se succédant ; lacs, étangs et cours d'eau remplis de poissons ; sol d'un caractère semblable dans son ensemble à celui de la Similkameen ; riche terre glaise sablonneuse, couches inférieures de glaise dans quelques vallées, quelques pièces d'alkali. Quelques colons viennent s'y établir avec empressement depuis que le chemin de fer canadien du Pacifique est commencé. Ceux qui auraient plié bagage il y a un an travaillent maintenant avec ardeur et améliorent leurs terres. On dit que dans l'Okanagan et les districts qui l'a oisinent, il y a de la place pour une population agricole de 10,000 âmes (en donnant 160 acres pour neuf personnes). Poste de la mission catholique romaine, 1100 pieds au-dessus du niveau de la mer, à l'est du lac ; beau pays au delà. Sur le côté ouest du lac, à une courte distance en arrière, s'étend une chaîne de montagnes peu élevées qui arrivent jusqu'au lac et s'élèvent en taillis abruptes au-dessus des eaux ; excellents pâturages, surtout snr les petites pièces qui s'avancent dans le lac. La mine d'argent de Cherry Creek est abandonnée pour le moment.

" Près l'extrémité nord du lac se trouve une réserve de terres très choisies pour les sauvages.

" Pénétrons dans le district par l'est. La rivière Colombie se trouve à 44 milles du lac Shuswap, *viâ* la passe de l'Aigle. Le lac des Trois-Vallées (altitude 1,212 pieds) est à environ 34 milles du lac Shuswap. Directement au sud du lac des Trois-Vallées, il y a une

grande et large vallée herbeuse qui s'étend jusqu'à la rivière Shuswap ou Spillemeechene. Cette dernière coule tranquillement à travers une large vallée dont la plus grande partie a un sous-sol de glaise; beau blé d'automne sans irrigation; très-bonnes récoltes ici; grands bâtiments de ferme; champs bien clôturés; les sauvages travaillent sur les fermes; belle herbe en touffe sur les terres élevées autour desquelles la rivière fait un coude.

" Un fermier de la prairie Shuswap a battu 80 tonnes de blé en 1879; deux autres fermiers, 40 tonnes chacun. Prix de la farine supérieure extra, $12 (48*s* anglais) par baril de 196 lbs.; lard de choix, 25 centins (1*s*. 0½*d*. anglais) par lb.; bœuf juteux, 10 centins (5*d*. anglais) par livre.

" Laissant la rivière Shuswap ou Spillemechene à un point, disons où Cherry Creek la rejoint, il y a entre ce point et la tête du lac Okanagan un district de prairies ouvertes et de terres boisées çà et là, abondant en riches pâturages et parsemées de quelques colonies agricoles.

" Depuis la tête du lac Okanagan jusqu'à la rivière Thompson (bras sud), il y a environ 45 milles au nord-ouest. Quittant les vallées onduleuses et couvertes d'herbe en touffe de l'Okanagan, vous remontez d'abord un espace de 20 milles de terres boisées; vous arrivez dans la grande prairie—beau sol, herbe en touffe fort riche dans laquelle broutent des bestiaux; la prairie, qui a 16 milles sur deux, est bornée par des collines et traversée par une rivière; l'élévation (1,450 pieds) cause quelque danger par les gelées de la nuit. De Grande-Prairie à la rivière Thompson, beau cours d'eau à travers la vallée bordée par des aunes et des saules, des prés verts, des groupes d'arbres et de petits lacs; bon sol prêt pour la culture.

" Sur les bords de la rivière Thompson du nord, et au nord du lac Kamloops, sur un espace de 130 milles, il y a des terres légèrement boisées et couvertes d'herbe en touffe.

" Plusieurs Anglais, du côté américain, ont pris une prairie de 2,000 acres sur la Thompson du nord, à une courte distance de Kamloops, et y font des fosses d'assèchement.

" En 1871, le rendement du grain sur la rivière Tranquille, ainsi que sur les bras nord et sud de la rivière Thompson, était d'un million et un quart de livres.

" Tout le district Kamloops-Shuswap est un district de plateaux entrecoupés de dépressions considérables; pâturages abondants, généralement veufs de forêts, et seulement espacés de troncs d'arbres; climat d'été sec, grande chaleur: hivers souvent très froids un jour ou deux, mais en somme pas très vifs; en général, la neige ne reste que

peu de temps; dans les saisons rigoureuses, on amène ici les bêtes à cornes pour l'hiver; la compagnie de la Baie d'Hudson a coutume d'y mettre 500 chevaux en hivernage, y compris les juments et les poulains. Nul doute que ce district sera encore reconnu comme district minier. Les premières découvertes d'or faites par les naturels l'ont été ici, et on gagne encore de bons gages sur la rivière Thompson. A son embouchure, cette rivière est trop pleine, trop rapide et trop rocheuse pour les opérations minières.

DISTRICT NICOLA

" Directement au sud de Kamloops, à 30 milles, est le lac Nicola. Présentement, le chemin qui part de Kamloops est une sorte de voie naturelle traversant un pays onduleux et couvert de belles herbes. Pas d'herbages pendant les premiers milles; plusieurs ravins. A la première hauteur, tournez et contemplez le magnifique panorama qu'offrent les vallées de la rivière Thompson; cela vous donnera une idée des ressources que possède la province en fait de pâturages. Vous pouvez faire passer une voiture légèrement chargée, de Kamloops au lac Nicola, si vous avez un guide, une hache et une bèche.

DISTRICT LILLOET-CLINTON

" Ce district comprend la crique Cachée-Bonaparte, ainsi que le lac Williams, et s'étend jusqu'à l'embouchure de la Quesnel.

" Tout le district est très beau, et démontre dès à présent ce qu'on peut faire en appliquant des capitaux au sol. Il est plus au nord et généralement plus élevé que quelques-unes des sections que nous avons déjà décrites. On peut dire que les gelées des nuits d'été font courir des risques aux moissons sur le chemin de roulage au nord de la montagne du Pavillon, à moins que les fermes ne soient protégées contre les coups de vent du nord. Cette observation s'applique plus particulièrement aux fermes qui se trouvent plus au nord qu'Alexandria.

" Naturellement, sur une section aussi considérable, la surface du sol est variée. Il embrasse dans son étendue de fertiles terraces, des plateaux, de larges vallées, d'immenses plaines et de grandes collines onduleuses.

" Le pays, près des rivières Thompson, Bonaparte et Chapeau, offre à l'œil un spectacle attrayant: d'immenses collines vertes et des prés unis; à peine un buisson ou un arbre; du beau gazon jusqu'au sommet des collines. Le climat est très salubre et délicieux; le bois de construction manque en certains endroits, ainsi que la pluie, mais il y a plusieurs cours d'eau.

" Pour les pâturages le pays ne peut être surpassé, et les avantages que le sol offre pour l'agriculture sont en plusieurs endroits très bons. A la crique Cachée et sur la rivière Bonaparte, il y a d'excellentes terres arables. Le pays que traverse le chemin de roulage jusqu'au lac Williams est un sol très bon, avec pas plus de bois qu'il n'en faut pour les opérations de la ferme. La terre arable est bornée par des collines basses, au delà desquelles s'étendent des prairies et des vallées. Ces collines sont onduleuses et leur vert tapis est couvert d'une infinité de fleurs sauvages."

Je n'ai aucun doute que, lorsque mon honorable ami le ministre des travaux publics aura complété ses améliorations, nous aurons 100 à 150 milles de navigation jusque dans les régions minérales que l'on pourra utiliser.

M. BLAKE : Ce district rapportera-t-il autant que l'île Vancouver ?

SIR CHARLES TUPPER : Il ne dit rien à ce sujet.

M. MACKENZIE : C'est bien le moins, je crois.

SIR CHARLES TUPPER : Je crois que les honorables messieurs ne devraient pas déprécier l'île Vancouver après avoir consenti à y dépenser $4,000,000. Je puis dire que les chevaux que possède le gouvernement, dans le district de Kamloops, ont passé l'hiver en plein air, et ont été trouvés en bonne condition au printemps. Il n'est aucune partie de la Colombie britannique qui soit plus propre à la colonisation que le district de Kamloops.

M. MACKENZIE : C'est la meilleure partie du pays.

SIR CHARLES TUPPER : Il n'y a pas de doute sur ce point ; c'est précisément l'une des raisons qui nous ont fait adopter cette route pour le chemin de fer. Les honorables membres de la gauche ont exercé une sage discrétion en s'engageant à construire les 125 milles maintenant donnés à l'entreprise, et qui nous mettront en communication avec les bras nord et sud de la rivière Thompson, qui sont parfaitement navigables, puis nous rendront comparativement facile l'accès des riches mines du Cariboo. Les mines d'or et de charbon seront facilement accessibles par cette communication aisée et rapide qui nous

permettra de développer, comme l'a dit l'honorable monsieur à ses électeurs à Sarnia, les parties inaccessibles renfermant des richesses minérales inépuisables.

Nous résolûmes de ne pas perdre notre temps à faire des explorations, et après avoir fait une étude rapide de la route de Port Simpson, nous entreprîmes de suite la construction, conformément à l'engagement que nous avions pris envers le parlement. Après être venus à la conclusion que la route de Burrard Inlet était la meilleure, nous aurions failli à notre devoir et nous aurions sacrifié les plus chers intérêts du pays si nous ne nous étions pas mis promptement à l'œuvre.

Je suis heureux de dire que les contrats que nous avons donnés n'offrent pas les dangers que pourraient supposer les honorables membres de la gauche. Ils ont été adjugés d'après des quantités maximum, puis on a ajouté une somme extra de $1,000,000 pour toutes les dépenses imprévues possibles. Les contrats s'élèvent à $9,167,000, dont $1,000,000 pour les dépenses imprévues. L'ouvrage est donné à la verge ; mais le gouvernement a constaté, de la façon la plus certaine, le maximum des quantités nécessaires pour la construction du chemin de fer de première classe, et il s'est réservé le pouvoir de réduire l'ouvrage dans toute la mesure qu'il croirait praticable, puis de construire, en même temps, le chemin le plus économique possible de Kamloops à Yale. En exécutant avec soin l'ouvrage, en en surveillant attentivement la marche et en faisant les réductions possibles ; en augmentant les courbes et les pentes si cela est nécessaire, nous pouvons achever et équiper le chemin pour un prix moindre que celui qui est mentionné dans le contrat. Nous nous sommes aussi réservé le pouvoir d'interrompre l'ouvrage en tout temps.

M. BLAKE : Pouvez-vous le faire maintenant ?

SIR CHARLES TUPPER : J'espère pouvoir prouver à l'honorable député de Durham-Ouest qu'il ne serait pas de l'intérêt du Canada de discontinuer cette entreprise, et de ternir la bonne réputation du Canada en déclarant que nous sommes prêts à répudier des engagements solennels, simplement parce qu'ils ont été conclus par nos prédécesseurs.

serait nécessaire, huit milles de chemin depuis le havre d'Esquimalt jusqu'à Sanwich Inlet, ce qui nous permettrait d'atteindre Burrard Inlet, et de surmonter ainsi une des objections principales que j'ai soulevées l'année dernière.

L'honorable monsieur n'aura pas la chance, je crois, de me reprocher d'avoir adopté une politique à laquelle j'étais opposé. J'eus la franchise de dire, l'année dernière, qu'avec tous les renseignements connus, je choisirais Burrard Inlet, et tout ce que nous demandâmes à la Chambre de déclarer, c'est que la localisation de cette ligne était prématurée. Les explorations et les études subséquentes ont confirmé notre manière de voir, et, après avoir fait cet examen, on ne saurait nous accuser d'avoir agi prématurément.

Après avoir basé sa politique au sujet de la construction du chemin sur l'appropriation de 100,000,000 d'acres de terre, le gouvernement crut qu'il était nécessaire de soumettre les renseignements les plus authentiques sur la valeur de ces terres.

Le montant dépensé en explorations est considérable, mais il ne l'est pas autant qu'on pourrait le supposer. Une somme d'environ $900,000 imputée aux arpentages aurait dû être imputée à la construction, car elle se rattachait réellement à la localisation et à la construction de la route. Comme l'a dit l'honorable premier ministre, il ne s'agit pas là d'une exploration ordinaire; nous explorions un pays qui s'étend du Nipissing à la baie Saint-James, qui va de l'île Vancouver au fort Simpson, c'est-à-dire qu'il s'étend du cinquante-unième au cinquante-sixième degré de latitude.

Le rapport que j'ai soumis à la Chambre, l'année dernière, était accompagné d'une carte donnant les meilleurs renseignements que possédât le gouvernement au sujet des terres du Nord-Ouest. Cette carte indiquait les parties du pays sur la valeur agricole desquelles nous ne possédions pas des renseignements complets; et je suis heureux de dire que, d'après les explorations de l'année dernière, nous avons pu constater que, depuis le pied des Montagnes-Rocheuses jusqu'à la frontière occidentale de Manitoba, nous avons trouvé 150,000,000 d'acres de bonnes terres et seulement 30,000,000 d'acres impropres à la culture.

Nous ne nous engageons pas à achever le chemin en 1890, comme ils l'ont fait; l'obligation que nous avons prise de construire ce chemin est assujétie à l'obligation encore plus grande que nous devons au Canada de ne rien faire qui puisse porter atteinte à l'intérêt général de la Confédération. Nous ne nous engageons pas — quoique l'honorable monsieur ait pris cet engagement — à dépenser $2,000,000 par année. Nous n'avons pas l'intention de dépenser $1,000,000 cette année; et si nous suspendons les travaux en aucun temps, au cas où les calculs de l'honorable ministre des finances ne se réaliseraient pas ou pour toute autre cause, nous pouvons interrompre l'ouvrage sans donner une seule piastre en compensation aux entrepreneurs pour les profits ou pour les pertes qu'ils auraient pu faire autrement. Si l'interruption dure six mois, nous devrons seulement accorder six mois de plus à l'entrepreneur pour lui permettre d'achever les travaux.

J'ai pleine confiance que le chemin pourra être construit et équipé avec un matériel roulant suffisant, d'une façon aussi économique que cela est compatible avec la sécurité que doit offrir le transport sur le chemin, et que le montant de tous les travaux ne dépassera pas $9,000,000.

Je vais maintenant parler des objections que l'on a faites, il y a un an, contre la route de Burrard Inlet. On a dit, premièrement, qu'elle était trop rapprochée de la frontière américaine.

M. MACKENZIE: Avez vous reculé la frontière?

SIR CHARLES TUPPER: Nous ne pouvons pas empêcher que notre ligne soit exposée à voir son trafic transporté jusqu'à un terminus dans les Etats-Unis; mais il y avait une difficulté plus importante, c'est que Burrard Inlet pouvait être commandé par les canons de l'île San-Juan, et c'est cette difficulté qu'il nous a fallu prendre en considération.

M. BLAKE: Elle peut être tournée de fait en ayant nous-mêmes de gros canons.

SIR CHARLES TUPPER: L'honorable monsieur dit que l'on peut surmonter la difficulté en ayant nous-mêmes de gros canons, mais nous avons trouvé un autre moyen. Il suffirait de construire, quand cela

M. MACKENZIE : Ce n'est pas là la section des terres du chemin fer.

SIR CHARLES TUPPER : Oui. L'honorable monsieur peut cons-ter la chose sur la carte.

M. CHARLTON : Cette quantité comprend-elle la région de la vière de la Paix ?

SIR CHARLES TUPPER : Oui, jusqu'à un certain point. Je suis ureux de dire que les explorations seront terminées le premier jour juillet cette année, et que chaque piastre votée pour la prochaine son sera affectée à la construction du chemin. Si la diversion de la ne au sud du lac Manitoba, qui a été faite dans le but de permettre chemin de traverser une région propre à la colonisation — la plus vorable pour un chemin de fer au point de vue de l'établissement du ys — allonge la ligne d'environ 20 milles, elle a été raccourcie d'à u près 4 milles entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge. Nous ons trouvé une bonne ligne entre Winnipeg et les Montagnes-cheuses, et nous avons évité les énormes ravins qui se trouvent au l de la passe Edmonton, ce qui raccourcit la route de 10 milles plus.

M. MACKENZIE : Le mesurage n'en a pas encore été fait.

SIR CHARLES TUPPER : Non ; il nous faut nous appuyer sur mesurages approximatifs pour pouvoir discuter maintenant cette estion. Je suis heureux de dire, au sujet de la construction de la onde section de 100 milles, que non-seulement nous sommes à l'abri la critique, que non-seulement nous aurons une bonne ligne, mais e nous venons de recevoir des soumissions pour la construction ne section aussi difficile, probablement, que toute autre entre rivière Rouge et le pied des Montagnes-Rocheuses, pour moins $500,000 pour 100 milles. Les pentes ne dépasseront pas celles du and-Tronc ou du chemin de fer Grand-Occidental. S'il est une tie du chemin pour laquelle il importe qu'elle ait le meilleur nivel-ent possible, c'est bien celle qui se trouve entre la rivière Rouge et lac Supérieur.

Personne n'a pu entendre le discours élaboré de l'honorable ministre de l'intérieur sans venir à la conclusion que la population se développera dans le pays aussi rapidement qu'il l'a dit.

M. BLAKE : Ecoutez, écoutez !

SIR CHARLES TUPPER : Je puis citer la bible grite à l'honorable monsieur pour établir l'exactitude de mon assertion. Je vais lui lire, par exemple, l'extrait suivant du *Globe :*

" Ce n'est pas trop préjuger que de dire qu'il y aura une population d'un million d'habitants dans le Nord-Ouest, lorsque ces 1,300 milles seront terminés.

" Mais admettons qu'il n'y ait alors que 500,000 personnes dans le Nord-Ouest. Si elles contribuent au trésor dans la même proportion que la population des autres provinces, elles augmenteront le revenu de $3,000,000 par année. Les 1,300 milles de chemin de fer, une fois achevés et en état d'exploitation, ne coûteront pas plus de $30,000,000. Cette somme représente le paiement d'un intérêt annuel de $1,200,000 ; il restera donc à l'actif $1,800,000. Une partie de ce montant sera naturellement consacrée aux dépenses du gouvernement et à la protection des 500,000 Canadiens qui contribueront à son paiement ; mais, malgré cela, il est facile de se rendre compte que le pays n'a rien à perdre en prolongeant, dans un bref délai, le chemin de fer jusqu'aux Montagnes-Rocheuses."

Ce passage corrobore parfaitement l'assertion que nous pourrons construire tout le chemin avec le seul revenu des douanes provenant des 500,000 personnes qui iront s'établir dans ce pays. Vu ces circonstances, je suis surpris que les honorables membres de la gauche prennent une attitude aussi hostile à cette entreprise, prétendant qu'elle va nous plonger dans des difficultés financières. Quoique je ne sois pas disposé à admettre comme vrai tout ce qui parait dans le *Globe*, je crois que son rédacteur n'a jamais écrit un article plus sage ni plus patriotique que celui que je viens de citer. Aucun homme n'a été aussi injustement attaqué par ce journal que moi-même ; mais, après avoir lu cet article, je suis prêt à tout lui pardonner. Je sens qu'animé par des sentiments patriotiques, dans une crise comme celle que nous traversons, le rédacteur de ce journal a cru que le devoir lui commandait de jeter le poids de sa grande influence en faveur de cette vaste

entreprise réclamée par la réputation et les meilleurs intérêts du Canada.

Le même article continue dans les termes suivants :

"Arrivons maintenant à la section du lac Supérieur dont la construction est certainement une nécessité politique, mais qui n'est pas essentielle jusqu'à ce que la ligne des prairies soit terminée et réunie à la baie du Tonnerre. Il est raisonnable de supposer, comme nous l'avons démontré, qu'une population d'au moins un demi-million occupera les plaines lorsque le chemin de fer du Pacifique atteindra les Montagnes Rocheuses. Chaque famille se rendant ensuite dans ce district contribuera à augmenter la quantité des produits se prêtant à l'importation. La population des Etats-Unis a doublé dans l'espace de vingt-cinq ans ; dans certains territoires de l'ouest, elle a doublé en dix ans. La population du Nord-Ouest canadien sera continuellement accrue par l'émigration, et elle se multipliera rapidement. Lorsque la ligne conduisant jusqu'aux Montagnes Rocheuses sera achevée, il sera opportun de pousser activement la construction du chemin le long du lac Supérieur ; car, quelle que soit la rapidité avec laquelle seront poussés les travaux, un trafic considérable aura déjà été créé. La section du lac Supérieur, du terminus Est de la ligne principale du Pacifique jusqu'à Fort William, aura une longueur de 620 milles, et lorsqu'elle sera terminée, elle constituera pour le trafic canadien et pour une partie considérable du nord-ouest américain la ligne de chemin de fer la plus courte—sans transbordement—jusqu'au bord de la mer. Cette ligne ne sera pas nécessaire avant que les prairies soient ouvertes par le chemin allant jusqu'aux Montagnes Rocheuses. Après cela, la ligne pourra sans contredit être considérée comme un chemin commercial, dont les ressources augmenteront d'année en année et qui deviendra à un moment donné une propriété très rémunérative."

Quelle est notre présente position ? Le trente et un décembre dernier, nous avions dépensé $14,159,665, qui se décomposent comme suit :

Nous avons dépensé sur le chemin entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, $4,866,861 ; la construction du télégraphe avait coûté $505,039 ; l'embranchement de Pembina, outre les rails, avait coûté $511,214 ; finalement, il avait été dépensé pour lisses, boulons et chevilles, sur toute la route, $2,958,062.

M. MACKENZIE : Qu'a-t-on fait des anciennes lisses ?

SIR CHARLES TUPPER : Ce sont les anciennes lisses. Je n'inclus pas dans ce chiffre une quantité considérable de lisses achetées depuis,

car il n'avait pas été fait de paiement bien considérable jusqu'à cette date.

Il a été dépensé sur le Canada Central une somme de $563,715.

Je suis heureux de dire, au sujet du contrat pour la section à l'ouest de la rivière Rouge, que l'entrepreneur a la certitude de pouvoir construire 50 milles pour le mois de juillet, et de poser la voie pour transporter les voyageurs sur tout le parcours des 100 milles à la fin de la saison.

Nous espérons aussi pouvoir achever les premiers 50 milles de la seconde section de 100 milles, à l'ouest de Manitoba, au mois de juillet suivant, et le reste durant l'année 1881. Les dépenses du génie et autres en rapport avec la construction s'élèveront à $993,000 ; les autres dépenses non déterminées par des contrats, comprenant l'achat de terrains sur la Kaministiquia et le draguage à la baie du Tonnerre, etc., $247,300. La dépense totale pour la construction jusqu'au 31 décembre dernier a été de $10,729,257. Les explorations, les études préliminaires de tout le pays entre Nipissing et la baie James à l'est, et dans la Colombie britannique à l'ouest de Victoria jusqu'au Port Simpson, allant du 49ième parallèle au 56ième, ont entraîné une dépense de $3,119,618. La dépense totale sur le chemin de fer du Pacifique, y compris l'embranchement de Pembina, s'élève à $13,848,876.

Il y a un autre item dans ces comptes du chemin de fer du Pacifique qui s'élève à $22,995, lequel a servi à payer l'un des entrepreneurs de la route Dawson ; il faut y ajouter $287,795 pour l'écluse du Fort Frances, laquelle, se trouvant à cent milles du chemin, ne devrait pas, je crois, être imputée au compte du chemin de fer du Pacifique. Mais si l'on inclue ce montant, la dépense totale à la fin de l'année sera de $14,159,665.

Je vais maintenant aborder la question de la dépense qui pourra être nécessaire pour achever le chemin de fer du Pacifique. Je vais soumettre une estimation qui n'est pas celle d'un homme intéressé, ou qui dépasse la dépense probable. Cette estimation a été préparée par un homme qui a eu les meilleures occasions de se former une opinion tout à fait juste sur le sujet, un homme dont l'habileté, selon moi, n'est

surpassée que par sa prudence : monsieur Sandford Fleming, l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique. Quelle que soit la réduction que l'on puisse faire à cette estimation, je suis persuadé qu'elle ne saurait être plus élevée.

La distance du lac Supérieur à Burrard Inlet est de 1956 milles, en ajoutant 20 milles pour la diversion de la ligne au sud du lac Manitoba, et en déduisant 3¾ milles pour la réduction de la distance entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, ainsi que le raccourcissement causé par le changement de la route qui passera au nord au lieu de passer au sud. Ce total comprend la section de 406 milles, telle que maintenant réduite entre le Fort William et Selkirk, pour laquelle je soumettrai une estimation qui démontre qu'il serait possible de l'achever comme chemin de première classe, parfaitement équipé pour un trafic considérable, y compris les stations terminables, moyennant $17,000,000, ou $1,000,000 de moins que mon estimation de l'année dernière.

Monsieur Fleming calcule qu'il faudra une dépense de $13,000,000 pour la section des 1,000 milles, de Selkirk à la vallée Jasper, la ligne de démarcation au delà du pied des Montagnes-Rocheuses, y compris un léger équipement, qui seul sera nécessaire d'ici à quelques années; ce chiffre dépasse de $3,000,000 l'estimation moyenne pour la seconde section de 200 milles à l'ouest de la rivière Rouge, afin de faire face à toute éventualité. Une section de 100 milles est à l'heure actuelle donnée à l'entreprise; j'ai reçu des soumissions pour une seconde section de 100 milles, et je ne m'attends pas que celle-ci coûte plus cher que l'autre.

M. BLAKE : Quelle est l'estimation du coût de l'équipement par mille ?

SIR CHARLES TUPPER : Un léger équipement suffira d'ici à plusieurs années.

M. BLAKE : Sera-ce $1,000 ou $2,000 par mille ?

SIR CHARLES TUPPER : Quand le trafic nécessitera un équipement plus coûteux, il sera facile d'y pourvoir.

M. BLAKE : Je désire seulement connaître votre estimation en piastres.

SIR CHARLES TUPPER : Notre estimation est de $13,000 par mille, et cependant nous serions justifiables de la porter à $10,000 par mille, c'est-à-dire que notre estimation dépasse de $3,000,000 la moyenne du montant qui sera probablement nécessaire pour achever et équiper convenablement les 200 milles actuellement donnés à l'entreprise sur les prairies.

De la vallée Jasper à Port Moody, la distance est de 550 milles. La distance de Jasper à Kamloops, dans la Colombie britannique, où commence la section donnée à l'entreprise, est de 335 milles, qui peuvent être construits, je crois, moyennant $40,000 par mille. Plus prudent, monsieur Fleming a estimé la dépense à $43,660 par mille. Cette section est plus difficile que celle des prairies, mais elle est facile comparée à la section que nous avons donnée à l'entreprise dans les gorges du Fraser. Cela fera $15,500,000 pour la section de Jasper House à Kamloops. La section de Kamloops à Yale est de 125 milles, dont la construction, d'après M. Fleming, devra coûter $80,000 par mille, ou $10,000,000, somme nécessaire pour achever le chemin et l'équiper convenablement. Mais, selon moi, nous pouvons estimer le coût de cette entreprise à $9,000,000 au lieu de $10,000,000. Il calcule aussi que la section de Yale à Port Moody, qui est de 90 milles, coûtera en moyenne $38,888 par mille, ou $3,500,000. Ces 550 milles coûteront $29,000,000, auxquels, avec sa prudence ordinaire, M. Fleming ajoute $1,000,000. Cela fait un total de $60,000,000, y compris les $17,000,000 de Fort William à la rivière Rouge, les $13,000,000 de la rivière Rouge à Jasper Valley, et les $30,000,000 de ce point à Burrard Inlet. A cela, il faut ajouter pour études et exploration, non comprises dans les frais du génie, et autres opérations, $3,119,618.

La Chambre sera fort surprise d'apprendre les dépenses extravagantes de l'administration précédente dans la Colombie britannique, si le premier ministre d'alors n'avait pas l'intention de continuer l'entreprise. Du mois de juin 1871 au mois de juin 1872, les explorations dans la Colombie britannique ont coûté $182,216 ; de 1872 à 1773,

$315,000—l'administration précédente n'étant pas sans doute responsable de cette dépense. De 1873 à 1874, les arpentages ont coûté $118,000 ; de 1874 à 1875, $191,241 ; de 1875 à 1876, $330,162 ; de 1876 à 1877, pas moins de $273,788, ou $600,000 pour ces deux années ; de 1877 à 1878, $126,476 ; de 1878 à 1879, $50,112, et de juillet 1879 à décembre, $25,000 de plus : soit un total de $1,611,997 pour arpentages dans la Colombie britannique. A cela ajoutons la dépense entre les lacs Supérieur et Nipissing, et entre le lac Supérieur, la rivière Rouge et les Montagnes Rocheuses, en tout $1,507,621 : soit un total de $3,119,618 que l'on doit ajouter aux $60,000,000, ce qui comprend toutes les autres dépenses en rapport avec le chemin de fer du Pacifique, à l'exception de l'embranchement de Pembina. On calcule que l'embranchement de Pembina coûtera en tout, lorsqu'il sera achevé et équipé, $1,750,000, ce qui fait en tout, y compris les frais de construction depuis le lac Supérieur jusqu'à Burrard Inlet et tous les arpentages, une somme de $64,869,618. Cette somme suffira pour achever le chemin de fer du Pacifique, à l'exception des 600 milles de Fort William à Nipissing.

M. MACKENZIE : La distance dépasse 600 milles.

SIR CHARLES TUPPER : Quand la compagnie du Canada Central aura construit son chemin jusqu'au Sault sur le parcours qu'elle doit suivre, la distance sera de beaucoup moindre que 600 milles ; car nous nous souderons au Canada Central à environ 60 à 70 milles à l'ouest de la baie sud-est du lac Nipissing. Mon estimation sera donc plutôt au dessus qu'au-dessous du chiffre véritable.

Je suis porté à croire, d'après les explorations qui ont été faites l'année dernière de Nipigon à Fort William, qu'on peut y construire une bonne route, à tel point que je doute s'il ne serait pas désirable de nous rendre à Fort William au lieu de relier la ligne du lac Supérieur à la rivière Rouge, à environ 50 ou 60 milles du terminus actuel. J'ai fait faire aussi une exploration de Nipigon vers l'Est jusqu'au lac Long, et la ligne qu'on a trouvée est beaucoup plus favorable qu'on ne le supposait d'abord. On a aussi trouvé une ligne très favorable du Nipissing à la tête du lac Supérieur ; elle traverse un pays très plan et

bien boisé. De sorte que je puis dire que notre grande artère de chemin de fer depuis Ottawa jusqu'aux eaux du Pacifique—je puis même dire d'Halifax, sur l'Atlantique, jusqu'aux eaux du Pacifique—pourra être construite avec moins d'obstacles et de dépenses que nous ne l'avions supposé jusqu'à présent.

Je n'ai pas besoin d'ajouter que nous n'avons pas l'intention de construire maintenant cette dernière partie du chemin, quoique je sois persuadé que le développement de notre Nord-Ouest et l'augmentation de sa population nous forceront avant longtemps de construire cette route comme étant nécessaire dans l'intérêt du Canada. Je crois que nous pouvons en toute sûreté porter le coût de cette entreprise à $30,000 par mille. Tout d'abord nous y aurons un accès facile par le Canada Central, à ou près de la rivière des Esturgeons, à 60 ou 70 milles à l'ouest du terminus actuel, à South-East Bay. De la tête du lac Supérieur à Nipigon, nous pourrons encore atteindre la ligne par eau, et à Fort William nous aurons un chemin de fer pour l'atteindre à cette extrémité. Je crois donc que nous pouvons, en toute sûreté, estimer le coût de cette entreprise à $30,000 par mille, c'est-à-dire qu'il nous faudrait ajouter $18,000,000 pour achever notre grande route nationale. Si nous estimons le coût du chemin tout entier à $30,000 par mille, chiffre auquel on peut le réduire en toute sûreté, nous arrivons à un total de $82,869,618. Monsieur Fleming estime le coût de ces 600 milles à $20,000,000, ce qui ferait $84,869,618.

Comme le très-honorable ministre de l'intérieur a calculé, d'après une base qu'il croit être correcte, que nous recevrons dans les dix prochaines années $38,000,000, et que nous aurons $32,000,000 à recevoir sur hypothèques dans les dix années suivantes, soit une somme totale de $70,000,000, on voit que nous ne courons pas de risques. En supposant que les terres ne nous rapporteraient pas ce montant, je puis invoquer une autorité que les honorables membres de la gauche ne voudront pas contester, pour affirmer que le revenu des douanes provenant des colons qui iront s'établir au Nord-Ouest dans les dix prochaines années suffira pour payer l'intérêt sur les $60,000,000.

Je n'hésite pas à dire que le sentiment du pays est entièrement changé sur cette question. Je n'ai pas honte de reconnaître que mes

opinions ont subi un changement complet au sujet de la nature de cette grande entreprise. Je me rappelle que, lorsque le premier ministre d'alors soumit une mesure, en 1874, pour construire ce chemin sous les auspices du gouvernement, j'étais d'avis que nous allions encourir une trop grande responsabilité. Je crus alors qu'il était de mauvaise politique pour le gouvernement de ce pays d'entreprendre l'exécution de cette grande entreprise nationale comme ouvrage du gouvernement, et je n'hésitai pas à exprimer mes opinions de la façon la plus énergique possible lors de l'adoption de cette mesure. Mais la condition tout entière du Canada a changé depuis. Il n'est pas un homme intelligent dans le pays qui n'ait pas aujourd'hui des opinions tout à fait différentes de celles qu'il avait alors au sujet de l'établissement et du développement du Nord-Ouest. Qui a pu entendre l'honorable député de Norfolk-Nord décrivant le flot énorme d'émigration qui se dirige vers les Etats du Nord-Ouest, et démontrant qu'un même courant n'attendait qu'une occasion favorable pour se déverser dans notre propre Nord-Ouest ; qui a pu entendre la démonstration faite par l'honorable député que le placement de $54,000,000 capitalisés aurait donné aux Etats-Unis tout l'argent reçu de ces terres et leur aurait permis de les céder gratuitement au lieu de les vendre—sans venir à la conclusion qu'il donnait ainsi la preuve la plus forte de la sagesse de la politique adoptée par le gouvernement dans la solution de cette question ? Nos réglements des terres du Nord-Ouest offrent des conditions beaucoup plus avantageuses que celles qui étaient offertes aux Etats-Unis, et nous conservons en même temps assez de terres pour rembourser le Canada de chaque piastre dépensée sur le chemin de fer. Laissez-moi citer une opinion qui a encore plus de force sur les honorables membres de la gauche que tout ce que je pourrais dire ; c'est-à-dire un article que le grand organe de leur parti, le *Globe*, vient de publier après une étude très attentive de la question :

" Chacun reconnait que les plaines du Nord-Ouest sont excessivement fertiles et que leur culture peut faire vivre une population deux fois plus nombreuse que celle des Etats-Unis. On admet aussi qu'un chemin de fer de Selkirk aux Montagnes Rocheuses ouvrira le pays si rapidement, que dans quelques années la ligne rapportera des bénéfices assez considerables pour être considérée comme entreprise commerciale. On n'a rien à gagner en activant sa construction de manière à

lui faire devancer le mouvement de colonisation qui se jette continuellement vers l'ouest, en suivant le tracé du chemin; mais personne ne peut dire que la construction de cette voie ne rapportera pas de grands bénéfices au pays. Elle aura une étendue de 900 milles, c'est-à-dire qu'elle représentera plus d'un tiers de toute la longueur du chemin de fer du Pacifique.....

" Nous constatons donc que pas moins de 1,924 milles du chemin de fer du Pacifique peuvent être considérés comme entreprise commerciale. Ajouter que c'est une entreprise nationale, c'est là, sans doute, selon ses adversaires, un pauvre argument contre le projet. Lorsque le chemin s'étendra du terminus de l'est jusqu'aux Montagnes Rocheuses, on peut dire sans hésitation que la population du Nord-Ouest sera assez nombreuse pour contribuer aux revenus du Canada dans une proportion assez forte pour couvrir plus que l'intérêt de l'emprunt pour lequel les provinces plus anciennes ont engagé leur crédit.

" Nous ne nous sommes pas occupé de la vente des terrains qui, étant bien conduite, produira chaque année des revenus considérables, qui ne feront qu'augmenter.....

" Mais il faut aussi envisager la question à un point de vue politique. La Colombie britannique se [illegible]uvera lésée si l'on ne tient pas la promesse qui lui a été faite. [illegible]opper les ressources de la province, en attendant l'achèvement du chemin de fer du Pacifique, n'est pas un désir déraisonnable. Il y a de riches terrains le long des lacs et des rivières de la section en voie de projet, de Yale à Kamloops. Cette partie de la ligne coûtera peut-être $12,000,000 lorsqu'elle sera en voie d'exploitation, et il est question de l'achever en cinq ans. On demande au Canada de dépenser $2,400,000 par année pour coloniser en même temps que contenter la Colombie britannique. L'intérêt sur cette somme sera de $96,000 la première année et de $48,000 la deuxième année et les années suivantes. Ainsi donc, tout compte fait, on aurait à payer une somme considérable pour une section de chemin de fer qui, tout en n'étant pas encore nécessaire aux anciennes provinces, doit être construite à un moment donné au fur et à mesure de l'augmentation de la population dans la province du Pacifique.

" Si 100,000 émigrants se fixent dans la Colombie britannique durant la construction du chemin—et tout fait croire que d'ici à peu d'années l'émigration sera portée à ce chiffre—le gouvernement recevra un revenu qui paiera l'intérêt des déboursés.

" Chose très importante à considérer, c'est que la population de la province du Pacifique pourrait s'élever contre l'abandon total de la ligne, et elle amènerait peut-être la rupture des liens de la Confédération en demandant à grand cri la sécession."

J'espère que ces observations suffiront pour calmer toutes les craintes que pourraient avoir les honorables membres de la gauche au sujet de l'opportunité pour le gouvernement d'entreprendre la construction de ce chemin avec de semblables précautions.

Laissez-moi citer de nouveau ce journal, qui est une si grande autorité dans l'opinion des membres de la gauche. A l'ouverture de la session, et longtemps même avant que le gouvernement eût commencé cette exploration jusqu'au Port Simpson dans le but de constater s'il serait possible de trouver une route plus facile, quel était le langage que tenait le *Globe* à la Colombie britannique ?

" Si monsieur Mackenzie n'eut pas perdu le pouvoir, cette route serait en ce moment en voie de construction, et l'on pousserait rapidement les travaux."

Il est certain que le *Globe*, lorsqu'il vit que l'honorable monsieur non-seulement demandait des soumissions, mais qu'il faisait une dépense de $32,400 en toute hâte à l'époque d'une élection générale, en vint à la conclusion qu'il était aussi sérieux que je le pensais moi-même. Oui, je n'étais pas le seul de cet avis ; car l'organe de son parti semble avoir été victime de la même erreur, ainsi qu'on peut le constater en consultant le *Globe*. Bien plus, ce journal déclara à l'ouverture de la session, si je me rappelle bien, au moment même où le chef de l'opposition annonçait qu'il était prêt à renier son passé et à répudier les engagements qu'il avait pris avec la Colombie britannique au nom du pays, que ce chemin serait en voie de construction si l'ex-premier ministre n'avait pas perdu le pouvoir. Il serait inutile d'en dire davantage pour montrer combien l'honorable monsieur avait convaincu tout le monde de son intention de continuer les travaux.

Mais l'honorable député de Durham-Ouest me dira peut-être : Supposons que vous pouvez construire ce chemin de fer pour une somme moindre que vous ne l'estimez, vous n'aurez encore que surmonté le premier obstacle ; il vous faudra alors exploiter la ligne, et les frais dépasseront tellement les revenus, que vous serez obligé d'imposer des charges intolérables sur le peuple.—Arrêtons-nous un moment à cette question.

Voici les renseignements que je viens de recevoir du surintendant de l'embranchement de Pembina :

" Sur les 160 milles qui sont maintenant ouverts dans le Nord-Ouest, nous avons, depuis le premier mars jusqu'au 12 avril, transporté 5,236 passagers, outre 1,248 wagons chargés renfermant 12,460 tonnes de fret. Les recettes brutes durant cette courte période ont été de $36,387, et les frais d'exploitation, $15,000, laissant un profit net de $21,387, et cela durant une période difficile et orageuse comme on n'en a pas vue depuis longtemps."

Au mois de juillet 1882, nous aurons environ 700 milles de ce chemin en opération ; nous aurons 85 milles de Selkirk à Emerson ou Saint-Vincent. Nous aurons 200 milles en opération à l'ouest de la rivière Rouge, qui, avec l'embranchement de 16 milles à Winnipeg, mettront environ 700 milles en opération, sans tenir compte de la section qui se trouve dans la Colombie britannique.

J'ai toute raison de croire que chaque mille de chemin, depuis le jour où il sera ouvert, fera fructifier amplement toute la dépense occasionnée par sa construction. Je crois avoir raison de dire qu'au fur et à mesure que nous pousserons ce chemin vers les Montagnes Rocheuses, il augmentera tellement le trafic de la rivière Rouge à la baie du Tonnerre, qui deviendra le grand entrepôt de ce pays, que cette entreprise ne sera pas un fardeau pour le peuple, mais rapportera même un intérêt raisonnable sur l'argent que nous aurons affecté à son exécution.

Les honorables membres de cette Chambre ne doivent pas oublier, comme je l'ai déjà dit, que la condition entière des affaires a changé dans une courte période de temps, et que ce qui aurait pu être regardé naguère comme purement spéculatif au sujet du développement du Nord-Ouest canadien, peut maintenant être considéré d'une façon tout à fait différente.

Il suffira à mon honorable prédécesseur de se rappeler qu'il demanda des soumissions, en 1876, offrant $10,000 par mille et 20,000 acres de terre pour la construction du chemin, et demandant quel serait le montant additionnel que les soumissionnaires exigeraient à quatre pour cent pendant vingt-cinq ans pour les engager à entreprendre la construction de la route. Et quelle fut la réponse ? Pas une soumission

ne fut reçue. Les honorables membres de la gauche avaient tellement bien réussi à faire perdre confiance aux capitalistes de ce pays et de l'étranger, que pas un de ceux-ci ne voulut entreprendre la chose comme une affaire commerciale.

Quels sont aujourd'hui les faits ? Supposons que ce gouvernement publierait une annonce dans les journaux, demandant à quelles conditions des capitalistes construiraient le chemin de la rivière Rouge à Kamloops, et nous rembourseraient toutes les dépenses que nous avons faites au-delà de la rivière Rouge, s'engageant à construire et à mettre en opération, non-seulement toute cette partie du chemin, mais le reste du chemin jusqu'à Yale ou Burrard Inlet. Cet appel resterait il sans réponse ? Si pareille proposition était faite demain, ne sait-il pas que les premiers capitalistes du pays s'engageraient à construire et à exploiter le chemin à des conditions qui régleraient pour toujours la question de savoir si cette entreprise est réellement une charge sérieuse sur la population ? J'ai les meilleures raisons pour croire qu'une pareille offre assurerait la construction et la mise en opération de tout le chemin, depuis la rivière Rouge jusqu'à Kamloops ; bien plus, jusqu'à l'océan Pacifique, moyennant une dépense n'excédant pas $13,000, ou $10,000 par mille de la rivière Rouge à Kamloops, et 26,000,000 d'acres de terre. De cette façon, nous n'aurions pas à faire une dépense d'un montant indéterminé, entraînant des charges qu'on ne saurait bien calculer, et nous serions en mesure de terminer cette grande entreprise nationale dans dix ans, à des conditions qui entraîneraient des dépenses comparativement faibles de la part de notre population, et qui serait remboursée mille fois par le développement du Nord-Ouest.

M. MACKENZIE : Pas mille fois.

M. BLAKE : Ni cent.

SIR CHARLES TUPPER : Quand j'ai dit remboursé et que je parle de fois, je ne veux pas dire, comme le sait fort bien l'honorable monsieur, que le montant réel sera remboursé mille fois. Je veux dire que notre magnifique Nord-Ouest se développerait tellement vite, que le Canada prendrait bientôt place parmi les nations. Dans ces circonstances, je demanderai à l'honorable monsieur si le gouvernement n'est

pas en mesure de dire qu'il ne saurait avoir d'appréhension quant au coût de la construction ou de l'exploitation de ce chemin ?

Avant de terminer, je dois parler de l'annulation du contrat de l'embranchement de la baie Georgienne. Comme les honorables messieurs le savent, l'embranchement de la baie Georgienne a été entrepris sans qu'on eût les données nécessaires. Comme le savent aussi les honorables messieurs, le gouvernement dût changer complètement sa politique, après avoir constaté les difficultés à surmonter et l'utilité des travaux commencés. Au lieu de se rendre de Nipissing à la baie Georgienne, il résolut d'arrêter le chemin à la baie Cantin et de canaliser la rivière des Français depuis ce point. Le gouvernement se convainquit que tout l'argent qui serait dépensé au sud du lac Nipissing serait gaspillé. Il annula le contrat après en être venu à cette conclusion.

Il est évident maintenant que le pays tout entier veut surtout obtenir la ligne de communication la plus courte avec notre grand Nord-Ouest, par le Sault Sainte-Marie. D'honorables membres de la gauche pourraient me rappeler que j'avais de sérieuses objections à ce que l'on allât au Sault Sainte-Marie, mais le cas est bien différent aujourd'hui.

M. MACKENZIE : La plupart des gens s'en vont aux Etats.

SIR CHARLES TUPPER : Il n'est rien qui pourrait faire autant désespérer de l'avenir de ce pays que la politique bien connue des honorables membres de la gauche, qui est de décrier leur pays ; mais je puis dire à ces honorables messieurs qu'ils se méprennent sur le patriotisme de notre population, s'ils croient jamais monter au pouvoir sur les ruines de leur pays.

Ce qu'il faut pour donner un élan rapide et décisif au progrès du Canada, c'est imprégner le patriotisme dans l'esprit et le cœur de ses enfants, qui leur permette de s'unir sur une grande question nationale sans se laisser atteindre par l'influence délétère de la politique de parti qui pousse les gens à rechercher des avantages personnels et de parti au détriment du pays.

Lorsque je m'opposai à la construction de la ligne jusqu'au Sault, c'était à une époque où il n'y avait aucune ligne en construction depuis la baie du Tonnerre jusqu'à la rivière Rouge ; mais le gouvernement s'étant engagé à construire cette ligne, il est de notre devoir de chercher les moyens par lesquels nous pourrons la rendre fructueuse. Quels sont ces moyens ? Je me suis convaincu que le chemin, avec son nivellement facile et le bas prix auquel il pourra transporter les produits du Nord-Ouest, ne saurait avoir de compétiteurs.

Quel serait le résultat du prolongement de ce chemin du lac Nipissing au Sault Sainte-Marie ? La distance de Montréal à Winnipeg, *viâ* Chicago, est de 1,741 milles. Mais, en supposant qu'un chemin serait construit jusqu'au Sault, et qu'on le soderait à Saint-Paul au moyen d'une ligne sur la rive sud du lac Supérieur, la distance, par cette route, serait de 1,563 milles. La ligne la plus courte que l'on pourrait construire aux Etats-Unis, par voie de Duluth, serait de 1,514 milles. De Montréal à Nipissing, et de là à la baie du Tonnerre et jusqu'à Winnipeg, la distance serait de 1,358 milles, tandis qu'elle serait seulement de 1,288 milles par le Sault Sainte-Marie, et une communication par eau de la baie Goulais à la baie du Tonnerre.

Je crois que la nature de notre chemin et le bon marché auquel nous pouvons desservir le trafic du Nord-Ouest font qu'il n'y a aucune route par Duluth ou Saint-Paul qui puisse lutter avec nous. Aussi, je vois avec plaisir qu'il est probable que le chemin du Canada Central sera poussé jusqu'au Sault, de façon que notre grand Nord-Ouest ne soit plus qu'à 60 heures de Montréal, et soit rapproché de 100 milles de Toronto, et cela à une date qui n'est pas éloignée. Ceux qui ont étudié la construction du chemin de fer Union du Pacifique et qui se sont rendu compte des énormes difficultés à surmonter, doivent admettre que notre tâche n'est pas gigantesque. Il a fallu, là, traverser une région aride comparativement à la nôtre, qui est relativement un jardin. Sur un parcours de plus de 1,000 milles, il leur a fallu gravir des élévations de 4,500 pieds au-dessus du niveau de la mer, tandis que les passes qui nous permettent de traverser les Montagnes Rocheuses ont moins de 4,000. Il leur fallait traverser un pays où la neige tombe jusqu'à une hauteur de 30 pieds, et où il a fallu bâtir des abris sur un

parcours de 40 milles afin d'empêcher les trains d'être ensevelis sous la neige. Il leur fallait traverser un pays où le nivellement était plus difficile qu'ici. Et, cependant, le chemin a été construit au milieu de luttes parlementaires, tout comme cela se fait ici. Mais le chemin, une fois construit, fit taire l'opposition. Aussi, si dans un pays qui, d'après une haute autorité américaine, embrasse les trois quarts de la zône de blé sur le continent américain, si, avec cet avantage et nos autres avantages, nous hésitions à remplir notre devoir envers le pays, nous serions indignes de la position que nous occupons soit comme hommes d'Etat ou comme patriotes.

Personne ne saurait jeter un coup d'œil sur le Canada sans comprendre que notre grand territoire du Nord Ouest est le district qui doit servir de base à notre force et à notre développement. Si les plus anciens Etats de l'Union américaine s'appuient sur leur grand Nord-Ouest, dont la population croissante ajoute des centaines de mille et des millions à leur force numérique, nous devons nous attendre non-seulement à obtenir un revenu de douane additionnel par suite de l'accroissement de la population dans ce territoire, mais nous devons regarder cette région de l'Ouest comme un débouché pour les industries manufacturières des plus anciennes parties du Canada.

Quiconque connait bien ce pays sait que nous avons épuisé, jusqu'à un certain point, ses moyens de produire le blé ; mais avec la politique nationale que le Canada a adoptée, nous devons nous occuper non-seulement de fonder des centres d'industrie sur toute cette partie du pays, mais nous devons obtenir un marché pour ces industries lorsqu'elles auront été établies. Et je vous demande s'il existe un plus grand marché que ce magnifique grenier du Nord-Ouest, qui, lorsqu'il sera habité par une population nombreuse et prospère, viendra chercher dans Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau Brunswick les produits manufacturiers que nous pourrons lui fournir pendant tant d'années.

Je regrette que les honorables députés de la gauche fassent de cette question une question de parti. S'il est un moment où le gouvernement avait le droit de demander aux honorables membres de la gauche un appui cordial et unanime, c'est bien lorsqu'il s'efforce de remplir les

engagements pris par cette dernière au nom du pays. Lorsqu'elle proposa son projet, je crus qu'elle faisait une chose imprudente et dangereuse; mais l'amélioration des temps, les changements survenus dans le pays et le développement du Nord-Ouest ont changé la position.

Les yeux d'une grande partie du monde civilisé sont dirigés, en ce moment, sur le grand Nord-Ouest du Canada, et des centaines de milliers de personnes, en differents pays étrangers et dans tout l'empire britannique, s'occupent de savoir s'ils vont se transplanter au Canada avec leurs capitaux et leur industrie dans le but de rendre ce pays grand et prospère.

Dans ces circonstances, les honorables membres de la gauche manquent de sagesse et de patriotisme en faisant de cette question une affaire de parti. Cela n'était aucunement nécessaire. Je reconnais parfaitement l'avantage d'avoir deux grands partis politiques luttant l'un contre l'autre, non pas sur le terrain méprisable d'une ambition personnelle ou de parti, mais sur une grande question nationale, au sujet de laquelle une ligne de démarcation bien distincte aurait été établie, qui leur permettrait d'engager la bataille pour faire triompher de grands principes différents. Nous pouvons trouver une question de ce genre dans la politique nationale, sans mêler à nos luttes le chemin de fer du Pacifique. Si nous sommes renversés sur cette mesure, les honorables membres de la gauche devront prendre notre place indépendamment de la politique du chemin de fer du Pacifique. Ayant une ligne de démarcation, unissons-nous comme des frères sur cette grande question nationale du chemin de fer du Pacifique, sans égards aux intérêts de partis, démontrant que nous ne sommes pas libéraux ou conservateurs, mais que nous sommes Canadiens, et que dans toute notre conduite, que nous siégions à gauche ou à droite de la Chambre, nous sentons que nous devons au Canada, à nous-mêmes et à nos enfants d'appuyer ceux qui ont la responsabilité d'une grande entreprise nationale, du succès de laquelle dépendent la prospérité et l'avenir de notre commune patrie.

DISCOURS DE L'HON. H. L. LANGEVIN, C. B.

M. LANGEVIN : Lorsqu'il y a huit ou neuf ans, cette question du chemin de fer du Pacifique fut soumise à la Chambre, elle nous apparut à tous comme l'une des plus importantes, des plus considérables questions dont la Chambre pût jamais avoir à se préoccuper. Cette question n'a rien perdu du poids ou de l'intérêt qu'elle avait à l'époque. Au contraire, d'année en année, le pays a attaché une importance toujours croissante à cette grande entreprise. Ce soir même, la question acquiert un intérêt plus grand encore du fait que l'honorable député de Durham-Ouest propose de différer la construction d'une des plus importantes sections de la ligne. Je devrais dire que la question du chemin de fer du Pacifique disparaît devant cette autre question beaucoup plus considérable : " Continuerons-nous à maintenir notre grande Confédération dans son intégrité ? " Le fait est que la proposition de l'honorable député de Durham-Ouest, faite, je suppose, au nom de la gauche, n'est rien moins qu'une répudiation. Quand la Colombie britannique envoya ses délégués pour régler, avec le gouvernement du Canada, les conditions de son entrée dans la Confédération, une des conditions était que nous construirions le chemin de fer du Pacifique. Le gouvernement du Canada souscrivit à cette condition. Elle fut soumise à ce parlement, qui lui accorda sa sanction. Les honorables membres de la gauche ont pu avoir des opinions adverses relativement à l'opportunité de s'engager, à cette époque, dans une aussi grande entreprise ; mais l'acte du parlement fut adopté et devint la loi du pays, et il ne restait plus aux membres de la gauche, comme à ceux de la droite, qu'à s'incliner en se soumettant à la loi.

Quand l'administration de 1873 sortit de charge et que celle des honorables messieurs de la gauche arriva au pouvoir, elle ne répudia pas cette clause de la Confédération ou de l'union de la Colombie britannique avec le Canada. Ces honorables messieurs se mirent en

devoir d'exécuter cette grande entreprise, et la seule différence d'opinion que nous pûmes constater entre les membres de l'administration et leurs partisans, se manifesta lorsque la question du chemin de fer d'Esquimalt et de Nanaïmo fut proposée à la Chambre. Alors, l'honorable député de Durham-Ouest, se séparant de son parti, vota avec quelques amis contre la mesure, et le gouvernement du jour n'eut pas assez de détermination ou d'influence pour faire adopter la mesure par la Chambre Haute. Si le gouvernement eût seulement exprimé le désir de voir adopter le bill, malgré le vote contraire de l'honorable député de Durham-Ouest, le bill serait devenu loi. Mais une influence agissait derrière le trône—influence qui existe peut-être encore derrière le chef de l'opposition. Cette influence était plus forte que le gouvernement, et la loi décrétant la construction de la ligne entre Esquimalt et Nanaïmo fut rejetée. Malgré ce rejet, de 1874 à 1878, le gouvernement continua les travaux de construction de la ligne. Il en entreprit une section partant de la baie du Tonnerre et se dirigeant vers l'ouest, et une autre section plus éloignée, en laissant un intervalle de 185 milles entre celle-ci et la première.

Si je ne me trompe, l'honorable député de Lambton, qui était alors chef du cabinet, demanda des soumissions pour les quatre sections situées à la Colombie britannique, et contre l'adjudication desquelles l'honorable député de Durham-Ouest avait si violemment protesté. A cette époque, il me semble, l'honorable député de Durham-Ouest était un des plus fermes soutiens de l'administration Mackenzie. En outre, je crois que, dernièrement, l'honorable député de Lambton a déclaré qu'il n'avait jamais eu l'intention de construire les quatre sections dont il s'agit.

M. MACKENZIE : Je n'ai point dit pareille chose.

M. LANGEVIN : J'ai compris, par les paroles de l'honorable monsieur, qu'il n'était pas décidé à faire exécuter les travaux sur ces quatre sections. Mais mon honorable ami le ministre des chemins de fer a démontré que la décision ne fut pas prise ; l'honorable monsieur avait résolu et adjugé un contrat pour le transport de 6,000 tonnes de rails de Victoria à la rivière Fraser. L'honorable monsieur avait

adjugé un contrat pour le transport, et, malgré cela, il nous assure que la construction du chemin de fer n'était pas décidée ! L'honorable monsieur affirme le contraire. Il n'a pas oublié, sans doute, ce qu'il a dit en certaine autre occasion. A lui de concilier ce qu'il affirmait alors et ce qu'il vient de dire. Pendant les élections du mois de septembre 1878, à Ottawa, il s'exprimait ainsi — je cite le rapport de son organe, le *Free Press :*

" A l'ouest, nous avons, actuellement, presqu'achevé 302 milles de la ligne, et, dans le cours de l'année, nous construirons au moins 200 milles de la ligne. A la Colombie britannique, nous n'avons encore fait transporter que 6,000 tonneaux de lisses jusqu'à Yale, où nous commencerons la pose le printemps prochain, si le parlement sanctionne le contrat pour la construction de la ligne jusqu'à Kamloops."

Et pourtant, l'honorable monsieur n'avait pas décidé de continuer ces travaux !

M. MACKENZIE : Certainement non.

M. LANGEVIN : Mais l'honorable monsieur a déclaré auparavant que les électeurs en avaient décidé ainsi. De deux choses l'une : ou il a trompé les électeurs d'Ontario, ou il a trompé la Chambre. A cette époque, le député de Durham-Ouest appuyait l'ancienne administration et avait été le collègue de l'honorable premier ministre ; il avait souscrit à son programme et ne s'était jamais séparé de lui sur la question de continuer les travaux du chemin de fer.

Mais quel changement ! Aussitôt que les anciens ministres sortirent de charge, leur parti ne regarda plus la question du chemin de fer du Pacifique au même point de vue. L'honorable député de Durham-Ouest, pour un, s'effraya du projet de construire plus de quatre sections à la Colombie britannique. Tout devint sombre pour lui et son parti. Cette entreprise, que l'administration précédente n'avait pas voulu entreprendre d'exécuter, allait nous conduire à la ruine la plus complète.

Quelle est donc la cause du changement dont nous sommes témoins aujourd'hui ? La voici : Au lieu d'accumuler des déficits considérables, nous avons pris les moyens de les prévenir et, en même temps, d'exécuter les travaux publics dans tout le pays. L'honorable député de

Durham-Ouest ne devrait pas oublier qu'il a accepté les conditions Carnarvon arrachées à l'ancienne administration. Naturellement, l'ancienne administration y avait inséré une clause interdisant l'augmentation des taxes ; mais c'était après avoir augmenté ces taxes de $3,000,000. Maintenant, l'ancienne administration a t-elle fait face aux dépenses ordinaires avec cet excédant de $3,000,000 de taxes? Non. Tant qu'elle a été au pouvoir, elle n'a fait qu'accumuler les dettes auxquelles nous sommes maintenant obligés de faire face. L'honorable monsieur dit que l'administration n'accepta pas ces conditions sans la sanction du parlement. Nul doute qu'elles ont été acceptées par le pays. Il était compris que l'on dépenserait $2,000,000 par année à la Colombie britannique ; mais les honorables messieurs de la gauche, appliquant à cette province leurs façons ordinaires d'agir, envoyèrent une commission à la Colombie britannique. La province ne voulut point accepter $750,000 pour renoncer au premier marché.

Jusqu'alors, l'honorable monsieur ne voulait pas répudier entièrement l'entreprise. Mais son cabinet offrait ce montant à la province pour l'empêcher de manifester son mécontentement au sujet du délai apporté à l'exécution des travaux, ainsi que l'honorable député de Durham-Ouest explique la chose. Mais la Colombie britannique n'était pas assez pauvre, assez réduite pour se laisser acheter ainsi, et elle se dit : " Nous avons un traité avec le Canada, qui—nous le savons—a suffisamment d'esprit de justice et d'amour-propre pour reconnaître les droits d'une province petite et faible comme la Colombie britannique." Elle avait raison ; elle a sagement agi en prenant la parole du gouvernement actuel lorsqu'il lui a promis de continuer le chemin de fer ; et, bien qu'on n'ait pas commencé les travaux avant le mois de janvier dernier, la province savait que ce n'était pas notre faute et avait confiance que les contrats seraient bientôt adjugés. Actuellement, si la population de la Colombie britannique s'aperçoit que la ligne n'avance pas avec tout la rapidité possible, elle ne se plaindra pas, parce qu'elle sait que nous agissons de bonne foi et que, si nous ne dépensons pas d'autres millions, c'est que nous n'en avons pas les moyens. Elle sait que nous exécutons les travaux graduellement et sûrement. Nous ne voulons point plonger le pays dans les dettes et l'entraîner à la ruine, comme l'affirme l'honorable député de Durham-Ouest. Nous voulons

simplement agir de bonne foi avec la Colombie britannique, et cela ne nous coûtera point la somme énorme que l'honorable monsieur pense. Nous voulons construire une bonne ligne, un chemin de colonisation, comme ç'a été l'intention dès le commencement. Nous pourrons utiliser un grand nombre de pentes et de coudes naturels, et construire ainsi le chemin de fer du Pacifique jusqu'aux provinces plus anciennes, sans que les frais de construction grèvent trop le pays.

L'honorable député de Durham-Ouest cherche à gagner les sympathies et les votes irlandais en exprimant son grand respect pour les droits et réclamations de cette nationalité ; il va même jusqu'à approuver les " Home Rulers," et prédit que le récent changement d'administration, en Angleterre, aura d'heureux effets pour l'Irlande. Je ne doute point que justice soit rendue à l'Irlande, quelle que soit l'administration aux affaires, de même que justice a été rendue à nos ancêtres dans leur lutte pour le gouvernement responsable. Nous sommes aussi favorables aux Irlandais que l'honorable monsieur, et nous leur avons témoigné notre sympathie en demandant au parlement un crédit de $100,000 pour les populations pauvres d'Irlande. Notre seul regret est de n'avoir pu leur offrir davantage. Mais, dans la circonstance actuelle, pas plus que dans toute autre, nous ne voulons faire parade de nos sympathies. Il convenait de les manifester en temps opportun ; mais je me demande pourquoi l'honorable monsieur fait appel aux sympathies irlandaises à propos du chemin de fer du Pacifique ?

L'honorable monsieur a essayé encore de surprendre les sympathies de tous les honorables représentants de la province de Québec et de les enrôler sous sa bannière. " Quel mauvais gouvernement, a-t-il dit, est celui qui refuse à la province de Québec un chemin de fer reliant au chemin de fer du Pacifique, après avoir dépensé $11,000,000 pour le beau chemin de fer de Québec à Ottawa ! " Puis, s'adressant aux honorables représentants de la province de Québec : " Le gouvernement ne prolongera pas le chemin de fer du Pacifique assez loin pour le relier avec votre ligne ; ainsi, faites bien attention ; ne manquez pas cette occasion de voter contre vos amis ; ma motion propose de suspendre la construction du chemin de fer à la Colombie britannique."

La motion parle-t-elle de l'extrémité Est du chemin de fer du Pacifique ? Elle n'en dit pas un mot. L'honorable monsieur aurait donc bien pu se dispenser de faire cet appel. Le gouvernement n'a pas changé son programme, qui comporte la construction d'une ligne non interrompue de chemins de fer de l'Atlantique au Pacifique. Les étendues navigables ne formeront point partie de la ligne, comme le voulait l'ancienne administration. Mais nous devons prendre le temps nécessaire pour construire la ligne. Nous pouvons dire, en toute sincérité, à nos partisans que nous achevons la section de 185 milles entre Fort-William et Selkirk, que nous avons adjugé le contrat d'une section de 200 milles dans les prairies de l'Ouest, et que nous faisons travailler sur les quatre sections de la Colombie britannique que l'ancienne administration avait données à contrat et décidé de construire.

La ligne ne coûtera pas la somme considérable que l'honorable député de Durham-Ouest suppose. Il parle d'une dépense de $120,000,000. Si nous construisions un chemin de fer de 24 à 26 pieds d'inclinaison au mille, la ligne pourrait coûter cette somme. Mais, comme le gouvernement l'a déclaré, ce n'est pas son intention de construire un chemin de fer avec des inclinaisons aussi faibles. Elles conviennent et sont même essentielles pour la partie de la ligne qui servira au trafic des prairies, de la rivière Rouge à la baie du Tonnerre. Il est nécessaire que la construction de la ligne soit aussi parfaite que possible, à inclinaisons faibles et coudes convenables ; nous devons rechercher les inclinaisons les plus faibles que nous pourrons obtenir dans les circonstances. Mais nous ne prétendons point, pour cela, entreprendre à la fois toutes les sections de la ligne. Nous procéderons graduellement. Le reliement des chemins de fer de Québec et d'Ontario s'opérera aussi lorsque la section entre le lac Nipissing et le tronc principal sera construite. Pendant que j'en suis sur ce sujet, je citerai un paragraphe du *Globe*, organe des honorables messieurs de la gauche ; ce paragraphe a trait à l'extrémité Est de la ligne :

" Nous arrivons maintenant à la section du lac Supérieur, section qui est certainement de nécessité politique, mais ne sera pas requise avant que la ligne des prairies soit achevée et reliée à la baie du Tonnerre. On peut raisonnablement supposer, comme nous l'avons démontré, qu'une population d'au moins un demi-million d'âmes sera

établie sur les plaines, lorsque le chemin de fer du Pacifique atteindra les Montagnes Rocheuses. Chaque famille qui ira s'y établir ensuite augmentera la quantité des produits offerts à l'exportation. La population des Etats-Unis a doublé en vingt-cinq ans ; dans plusieurs districts de l'Ouest, la population a doublé en dix ans. Le Nord-Ouest canadien gagnera continuellement par l'immigration, et, comme il arrive toujours dans les régions où l'on peut aisément se procurer des terres fertiles, les naissances seront très nombreuses. Vers l'époque où l'on achèvera la ligne jusqu'aux Montagnes Rocheuses, il sera bon de pousser la construction autour du lac Supérieur, parce qu'avant qu'on ait pu l'achever en travaillant à une vitesse raisonnable, un trafic considérable en attendra l'ouverture. La section du lac Supérieur, depuis le terminus Est du tronc principal du Pacifique jusqu'au Fort William, aura 620 milles de longueur, et, quand elle sera achevée, elle offrira une voie au trafic du Nord-Ouest américain, tout en constituant la ligne la plus courte, par voie ferrée, pour arriver à la mer. Cette section n'est pas nécessaire tant que les prairies n'auront pas été ouvertes par la ligne des Montagnes Rocheuses. Quand cette dernière sera construite, on pourra, en toute sûreté, achever l'autre qui sera la ligne du commerce, rapportera davantage d'année en année, et deviendra finalement d'une grande importance."

Telle est l'opinion du journal le *Globe*, et nul doute que la grande majorité, au moins, des honorables messieurs de la gauche ne répudiera pas cet article.

L'honorable député de Durham-Ouest a contesté les chiffres cités par mon honorable ami le ministre des chemins de fer pour établir le coût de construction de la ligne, de la baie du Tonnerre à Burrard Inlet. L'honorable monsieur a fait ses calculs ; c'est un nouveau rôle qu'il joue, lui avocat : rarement nous l'avons vu aussi plongé dans les chiffres qu'il l'était ce soir. N'ayant pas manié de chiffres depuis quelque temps, il a voulu s'en donner à son aise. En calculant le coût de construction de la ligne, il a cru qu'il pouvait fort bien se permettre de doubler l'évaluation faite par M. Fleming. Hier, le ministre des chemins de fer a déclaré que la première portion de la ligne, entre Fort William et Selkirk, coûterait $17,000,000 ; de Selkirk à la vallée de Jasper, $13,000,000 ; de la vallée de Jasper au Fort Moody, y compris le matériel et les travaux d'ingénieurs, $30,000,000, soit un total de $60,000,000. En ajoutant à ce chiffre les frais d'études, explorations, etc., préliminaires, soit $4,869,000, on arrive à un total de $64,869,000. Il faut ajouter encore le coût d'une section du chemin de fer du

Pacifique, entre Nipissing et le Fort William, $24,000,000, à raison de $40,000 par mille ; mais il est plus probable que le coût de construction du mille ne sera que de $30,000, et, alors, cette section coûterait $18,000,000, qui, ajoutés aux $64,000,000, donnent un grand total de $82,860,000. L'honorable monsieur a voulu convaincre la Chambre que ces chiffres ont été arrangés pour les besoins du moment ; qu'ils ne sont basés sur aucune donnée précise ; que nous ne saurions produire les résultats d'un examen et de calculs soignés, de calculs qu'un ingénieur pourrait soumettre au chef de son département. Puisqu'il en est ainsi, qu'on veuille bien me permettre d'indiquer à la Chambre les données sur lesquelles l'ingénieur en chef a basé ces chiffres. Il est bon que la Chambre sache que ces chiffres n'ont pas été simplement arrangés pour démontrer que le chemin de fer coûtera $64,000,000, plus le coût de la portion qui reliera Nipissing au Fort William, soit $82,000,000 pour le coût total. L'ingénieur en chef a fourni les données sur lesquelles il a basé ses calculs ; je vais lire sa lettre :

" OTTAWA, le 15 avril 1880.

" *A l'honorable sir Charles Tupper, K.C.M.G., ministre des chemins de fer et des canaux.*

" ÉVALUATION DU COUT DE CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

" MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre l'évaluation suivante des dépenses probablement nécessaires pour mettre le chemin de fer canadien du Pacifique en opération, du lac Supérieur au Fort Moody. Relativement au chemin de fer, le gouvernement a adopté, je crois, le programme suivant :

" 1. Construire la section entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, en adoptant les faibles pentes et les courbes restreintes indiquées dans mon rapport qui a été soumis au parlement, de manière à assurer le transport à bon marché et à se procurer, vers l'époque de l'ouverture de la ligne, un matériel roulant et des dépendances générales qui puissent suffire au trafic sur lequel on compte.

" 2. Procéder aux travaux à l'ouest de la rivière Rouge en construisant 200 milles suivant le tracé récemment déterminé. La chaussée devra être telle que celle qui est décrite dans les soumissions dernièrement reçues pour le 66ème contrat.

" Procéder à la construction de 125 milles, à la Colombie britannique, aux termes des contrats Nos. 60, 61, 62 et 63. Sur le parcours de ces 125 milles, les dépenses seront limitées conformément aux termes du contrat et aux vues exprimées dans ma lettre du 22 novembre dernier.

" Procéder graduellement sur les sections intermédiaires.

" Ne point adjuger de nouvelles sections à la Colombie britannique jusqu'à ce que les 125 milles soient achevés ou bien avancés, pour empêcher ainsi l'augmentation subite du prix de la main-d'œuvre.

" A l'ouest de Manitoba, ne construire la ligne, dans les prairies, qu'à mesure que la colonisation avancera.

" Dans mon rapport de l'an dernier, j'ai fixé à $18,000,000 le coût de la section entre le lac Supérieur et la rivière Rouge. Depuis lors, les mesures prises pour réduire les dépenses sur les 185 milles qui séparent la rivière des Anglais de Keewatin, ont si bien réussi que l'on a pu réduire le parcours de 3¾ milles et l'évaluation d'environ $500,000. On s'est procuré les lisses, pour l'exécution de ces deux contrats, à un prix beaucoup plus faible que celui qui était porté dans l'évaluation. Quelles que soient les dépenses qu'exigeront les dépendances et le matériel roulant, à mesure que le trafic augmentera, je suis persuadé qu'en dépensant $17,000,000, on pourra ouvrir, entre le Fort William et Selkirk, une ligne bien équipée pour le trafic sur lequel on peut compter.

" A l'ouest de la rivière Rouge, 100 milles ont été adjugés et on a reçu des soumissions pour une seconde section de 100 milles. On a résolu de construire et équiper ces deux sections de la manière la plus économique, évitant toute dépense qui ne sera pas absolument nécessaire pour rendre la ligne immédiatement utile à la colonisation de la région. La ligne ne sera que partiellement ballastée, afin qu'on puisse l'utiliser comme chemin de colonisation ; on ne complétera le ballastage que quand il deviendra nécessaire d'y faire passer des convois à grande vitesse. On ne se procurera que le matériel suffisant pour les besoins immédiats, et la ligne ne sera complétement équipée que quand la région sera peuplée et que le roulement exigera une augmentation du matériel.

" Me basant sur ces données et sur celles que me fournissent les contrats déjà adjugés et les soumissions dernièrement reçues, je pense que l'évaluation suivante couvre les dépenses nécessaires pour ouvrir la ligne du lac Supérieur à la côte du Pacifique :

46 milles, du Fort William à Selkirk, pentes douces, y compris un matériel roulant suffisant et les travaux d'ingénieurs pendant la construction	$17,000,000

100 milles, de Selkirk à la vallée de Jasper, équipement partiel, etc.....		13,000,000
550 milles, de la vallée de Jasper à Port Moody, équipement partiel, etc.; de Jasper au lac Kamloops, 355 milles à $43,660.....	$15,500,000	
Du lac Kamloops à Yale, 125 milles à $80,000.....	10,000,000	
De Yale à Port Moody, 90 milles à $38,888.....	3,500,000	
	$29,000,000	
A ajouter..	1,000,000	
		30,000,000
Nombre total de milles, 1,956.....		$60,000,000

" L'évaluation précédente ne comprend pas les frais d'exploration et les études préliminaires dans toute la région au nord du lac Nipissing jusqu'à la baie de James, à l'Est, et d'Esquimalt jusqu'à Port Simpson, à l'Ouest, entre les latitudes 49° et 56° ; ces frais ne sont pas, à proprement parler, imputables à la construction et représenteront $3,119,618. On ne peut les imputer non plus à l'embranchement de Pembina, qui coûtera $1,750,000, non plus qu'aux autres montants imputables au compte du chemin de fer du Pacifique.

" J'ai l'honneur d'être,

" Monsieur,

" Votre obéissant serviteur,

" SANDFORD FLEMING."

L'honorable député de Durham-Ouest a encore fait un reproche à mon honorable ami de ce que nous n'avions point de données précises pour déclarer que, du lac Kamloops à Yale, la construction de la ligne coûtera $10,000,000. Sur ce point comme sur l'autre, je demande permission à la Chambre de lire un court extrait d'un rapport de monsieur Fleming, rapport qui a servi de base à cette évaluation :

" J'ai examiné, dit monsieur Fleming, les prix indiqués dans les soumissions les plus basses ; ils s'accordent généralement bien et sont les mêmes que les prix d'autres travaux récemment donnés à contrat sur d'autres sections de la ligne. Je crois que des entrepreneurs responsables et expérimentés ne pourraient sûrement entreprendre pareils travaux à des prix moindres.

" Le chiffre des soumissions les plus basses, pour les quatre sections, est, comme je l'ai déjà dit, $9,167,040. On doit se rappeler que la

nature du contrat dont il s'agit ici diffère essentiellement de celle des contrats ordinaires. Le montant du contrat ne doit pas excéder ce chiffre, mais il peut être beaucoup moindre.—(Voir les clauses 5, 6 et 7.)

" Les ingénieurs qui ont fait les études et les calculs m'informent que les quantités sont pleinement indiquées et qu'on pourra considérablement les réduire dans l'exécution des travaux. En outre, je suis persuadé qu'en faisant une étude excessivement soignée du tracé définitif, en réduisant les coudes par endroits, en mettant le plus grand soin à adapter l'alignement aux sinuosités et aux inégalités soudaines et considérables du terrain, en substituant aux constructions les plus coûteuses celles qui coûtent le moins, quand la chose pourra se faire sans danger, en n'exécutant que des travaux absolument nécessaires, on arrivera à une réduction très marquée."

La Chambre peut voir, par cet extrait, avec quelle précaution le gouvernement agit dans toute cette affaire. Nous avons soigneusement gardé le pouvoir de suspendre les travaux à un moment donné, si cette mesure devenait nécessaire, ou de réduire la quantité des travaux ainsi que les dépenses. Le gouvernement a plein contrôle sur les entrepreneurs. S'il survenait une crise financière, il nous suffirait de suspendre l'exécution des contrats, et le gouvernement n'est responsable aux entrepreneurs que pendant la durée de cette suspension. Par suite, bien que mon honorable ami de Durham-Ouest ait tenté d'effrayer la Chambre, il doit être forcé d'admettre que le gouvernement a l'entier contrôle de l'entreprise. Si nous avons l'argent, nous pouvons continuer les travaux ; les fonds venant à manquer, nous pouvons les suspendre. Le gouvernement a pris des engagements avec la Colombie britannique et il doit les tenir. Au lieu de "gouvernement" je devrais dire parlement ; car, comme administration, nous dépendons du parlement, qui peut, à un moment donné, faire suspendre les travaux s'il le juge convenable.

M. MACKENZIE : Mais vous avez aussi l'entier contrôle du parlement.

M. LANGEVIN : Le pays ne reprochera pas cet avantage à notre parti et à notre administration.

En cherchant à prévenir la province de Québec contre l'administration et contre la partie de son programme relative au chemin de fer

du Pacifique, l'honorable député de Durham-Ouest aurait dû fournir des preuves de la bonne volonté, des grands services et des grandes concessions dont l'avantage a été conféré à la province de Québec par les honorables messieurs de la gauche. Il aurait dû rappeler aux représentants de cette province comment ils ont été traités, il y a deux ou trois ans, lorsque la même province a fait exposer ses griefs devant cette Chambre. Il aurait dû leur rappeler comment fut accueillie, par ces messieurs, la pétition présentée à cette Chambre par leur province. Quelle satisfaction lui ont-ils donnée? En 1878, où était l'honorable député de Durham-Ouest lorsque cette question fut mise aux voix? Fit-il preuve alors d'une vive sympathie pour la province de Québec et ses représentants? Son nom paraît il dans la division des voix qui eut lieu à cette occasion? Parmi les noms de 70 députés, sur 112, on ne trouve pas celui de l'honorable député de Durham-Ouest, quand il s'agit de voter sur la question Letellier. Il ne voulut point voter pour la province de Québec. Après cela, il est fort douteux que les représentants de la province de Québec se mettent aux ordres de l'honorable député de Durham-Ouest.

Maintenant, nous ferions bien d'étudier un peu l'attitude de l'honorable député de Durham-Ouest dans ces débats au sujet du chemin de fer du Pacifique. Il était opposé à la construction de l'embranchement d'Esquimalt à Nanaïmo, et l'honorable député de Lambton n'eut pas le courage de lui résister : il abandonna le bill.

L'honorable député de Durham-Ouest prétendait encore que nous ne sommes pas liés par les conditions Carnarvon. Je suppose que l'honorable député de Lambton dut encore se soumettre et renoncer à ces conditions.

L'honorable député de Durham-Ouest prétendait encore, ou voulait faire croire au pays que le gouvernement du Canada était engagé, de quelque manière, à construire une voie ferrée à la Colombie britannique. En conséquence, il souscrivit à la proposition de l'honorable député de Lambton d'offrir un dédit de $150,000 à cette province. L'offre fut refusée. Pourquoi la faisait-on? Il s'agissait d'offrir une

compensation pour les délais apportés à la construction de la ligne à la Colombie britannique.

M. BLAKE: Et pour les délais qui devaient survenir encore.

M. LANGEVIN: Vinrent ensuite les soumissions demandées par l'honorable premier ministre pour les quatre sections de la ligne à la Colombie britannique L'honorable député de Durham-Ouest consentit.

M. BLAKE: Et comment?

M. LANGEVIN: En continuant à soutenir l'honorable député de Lambton, et prenant fait et cause pour lui dans les élections.

M. BLAKE: J'étais en Angleterre lorsque ces soumissions furent demandées, et je ne suis revenu qu'au mois de décembre dernier.

M. LANGEVIN: Alors, pourquoi l'honorable monsieur n'a-t-il pas déclaré, sur les hustings, qu'il n'était pas d'accord avec son honorable ami?

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT: Parce qu'il n'était pas en Canada lors des élections.

M. BLAKE: J'ai dit que j'avais quitté le Canada avant que ces soumissions eûssent été demandées, et que je n'y suis revenu qu'au mois de décembre dernier. Le fait est que j'ai appris, il y a quelques mois seulement, que ces soumissions avaient été demandées.

M. LANGEVIN: J'accepte la déclaration de l'honorable monsieur; mais il est étrange qu'il n'ait jamais saisi l'occasion de déclarer également qu'il n'avait pas consenti à cette demande de soumissions et qu'il n'en savait rien. Il est également on ne peut plus étrange que, pendant son absence, l'honorable monsieur n'ait jamais vu un journal canadien et soit resté dans l'ignorance complète de ce qui se passait au pays. L'honorable monsieur nous dit aujourd'hui que si son honorable ami, le député de Lambton, eût voulu construire ces quatre sections, il s'y serait opposé. Il est maintenant un peu tard pour faire cette déclaration. Il est facile de voir comment l'honorable monsieur varie. D'abord, il renonce à l'embranchement d'Esquimalt et de Nanaïmo;

ensuite, il consent à l'offre d'un dédit de $150,000; enfin, nous sommes témoins de son attitude au sujet de ces quatre contrats.

Maintenant, de quelle façon a-t-il agi, l'année dernière? Persuadé que le gouvernement ferait passer la ligne par Bute Inlet, il a dénoncé son programme, et la gauche a affirmé que nous dépensions $20,000,000 de plus qu'il n'eût été nécessaire pour construire aussi bien la ligne en la faisant passer par la rivière Fraser. Eussions nous adopté ce dernier tracé, que ces honorables messieurs n'auraient pas manqué de dire: "Pourquoi ne pas adopter notre tracé par la rivière Fraser? Nous avons demandé des soumissions et, en les acceptant, vous épargneriez $20,000,000 au pays?" Ils ont vu leur petit jeu découvert et se sont mis à blâmer ce qu'ils avaient demandé eux-mêmes.

Mais quelle est la nouvelle tactique de l'honorable député de Durham-Ouest? Il nous demande de différer l'adjudication de ces contrats, probablement pour nous suggérer ensuite d'abandonner entièrement la construction de la ligne. Mais le pays ne partage point cette opinion. Le pays a besoin de cette voie ferrée, tout comme il avait besoin de l'Intercolonial. Nous ne voulons pas demeurer à la merci de la république voisine. Nous voulons fonder un grand empire dans l'Amérique britannique du Nord. Nous voulons que notre Confédération réussisse, et, pour la faire réussir, il est nécessaire que nous ayons une voie ferrée nous appartenant et aboutissant aux côtes du Pacifique.

Mais nous comprenons la position du pays. Nous ne prétendons pas construire une ligne de 1,956 milles en deux, trois ou quatre ans. Nous prendrons le temps nécessaire pour la construire et nous pousserons les travaux suivant ce que les besoins du pays pourront exiger.

Les honorables députés ont dû être frappés d'une autre chose: c'est la détermination bien arrêtée des honorables messieurs de la gauche—y compris, je regrette d'avoir à le dire, l'honorable député de Durham-Ouest—la détermination bien arrêtée de dénigrer notre pays. Du commencement à la fin de son discours, l'honorable monsieur n'a cessé de déprécier nos ressources et notre pays en général, et de vanter les Etats-Unis. Il a fait tous ses efforts pour prouver que nos terres ne valent pas celles des Etats-Unis; que nos institutions ne valent pas non

plus celles des Etats-Unis ; que nous ne pouvons attirer une immigration aussi nombreuse qu'aux Etats-Unis ; que nous n'avons pas les moyens de peupler notre Nord-Ouest. Et pourquoi ? Parce que, je suppose, nous sommes ici sur le territoire anglais ; parce que nous avons des institutions anglaises. Je soutiens que les émigrants des îles britanniques n'hésiteront pas à venir dans notre Nord-Ouest, s'ils peuvent y trouver de bonnes terres, avec la protection et les institutions qu'ils auront laissées chez eux. Nous avons, dans cette région, les meilleures terres du monde. Nous y cédons gratuitement des terres à l'émigrant pour commencer, et il peut ensuite en acheter d'autres à très-bas prix. Il y trouve les institutions libres de la mère-patrie et la plus grande protection possible. Il aura des communications avec les anciennes provinces sitôt que le chemin de fer sera construit. On attribue aux industries manufacturières des Etats-Unis l'attrait qu'ils offrent à l'émigration étrangère et à celle des provinces les plus anciennes du Canada. Mais il n'y a aucune raison pour qu'une émigration ne se dirige pas très prochainement vers notre Nord-Ouest. Grâce à notre politique nationale, on va voir se développer, dans notre pays, des industries manufacturières qui emploieront tous les bras que le pays peut fournir, et offriront de l'emploi aux émigrants étrangers. Déjà une émigration des Etats-Unis se dirige vers le Nord-Ouest canadien. J'ai vu, l'autre jour, dans un journal, que trois chefs de familles, avec leurs femmes et enfants, viennent d'arriver à Winnipeg en vue de se fixer au Nord-Ouest. On me dit que, l'an dernier, au moins 3,000 émigrants des Etats-Unis sont venus s'établir au Nord-Ouest canadien. L'honorable député de Durham-Ouest prétend que nous n'aurons jamais qu'une faible émigration au Nord-Ouest, et qualifie " d'extravagance absurde " les chiffres mentionnés par mon honorable ami le ministre des chemins de fer. Or, supposons que l'émigration et la vente des terres n'atteignent qu'à la moitié des résultats calculés par mon honorable ami. Cela ne le satisferait pas ; il trouverait qu'il vient encore trop d'émigrants, et leur suggère des arguments pour les engager à ne point rester en Canada, mais à se rendre aux Etats Unis, qu'il appelle " ce beau pays." Je ne prétends pas que l'honorable monsieur manque de patriotisme ; mais je crois que, parfois, il oublie ces sentiments patriotiques pour lesquels il est si renommé.

Toutefois, j'ai été heureux d'entendre dire à l'honorable monsieur que, cette année et l'année prochaine, nous pouvons compter sur un accroissement considérable du chiffre de l'immigration. Il dit que nous nous trouvons, cette année, dans des circonstances particulières qui nous permettent de compter sur une immigration ; peut-être même sera-t-elle plus considérable que dans aucune année antérieure ; mais, après cela, elle cessera complètement et tous les émigrants se dirigeront vers les Etats-Unis.

M. BLAKE : L'honorable monsieur dénature mes paroles.

M. LANGEVIN : La conséquence à tirer des paroles de l'honorable monsieur est assurément celle que j'indique. Si nous devons avoir des émigrants cette année, pourquoi n'en aurions nous pas l'année prochaine, l'année suivante et ainsi de suite ? Les raisons qui les amènent cette année et l'année prochaine les feront aussi venir les années suivantes. A coup sûr, il n'y a aucune raison pour les empêcher de venir. S'il existe réellement des circonstances particulières, c'est que la population des vieux pays est forcée d'émigrer pour vivre, et que le Canada offre des avantages à toutes les classes d'émigrants. L'autre jour, nous avons voté un crédit considérable pour venir en aide à une partie de la population des îles britanniques ; nous l'avons voté sans hésitation, de grand cœur, avec le plus grand plaisir, et nous n'avons eu qu'un regret, c'est que nos moyens ne nous permettaient pas de doubler la somme. Une partie de cette population émigrera et viendra ici, comme la chose a déjà eu lieu. Les terres sont d'étendue trop petite, et ils savent qu'en traversant l'Atlantique, ils trouveront à s'établir dans les prairies de l'Ouest, sur le territoire anglais. Ils savent qu'on leur octroiera gratuitement des terres, qu'ils pourront en acheter une plus grande étendue et qu'ils n'auront pas à vivre sous des institutions étrangères. Ils trouveront ici des institutions libres ; ils y trouveront même le *home rule* dont nous avons tant entendu parler. Ils trouveront ici les institutions qu'ils ont rêvées ; ils trouveront ici de leurs compatriotes dans toutes les positions sociales : dans la judicature, au parlement fédéral, dans les législatures locales, au barreau, dans toutes les professions libérales ; parmi les marchands, parmi les hommes les plus riches et les plus influents du pays. Dans toutes catégories, les

Irlandais occupent des positions marquantes; ils sont bien traités et, partout, sur le même pied que nous. Nous sommes toujours heureux de les recevoir, et, si je voulais parler pour ma province, je pourrais dire que quand, à une certaine époque, ces pauvres émigrants furent obligés de se rendre ici en grand nombre, quand plusieurs moururent, frappés d'une maladie épidémique, et pour d'autres causes, leurs enfants ne furent pas abandonnés; ils trouvèrent des personnes bienfaisantes pour les vêtir, les nourrir et en prendre soin, et, aujourd'hui, plusieurs de ces enfants, devenus des hommes, occupent de hautes positions dans le pays. Ils n'étaient pas de notre race; ils n'appartenaient pas à notre nationalité. Mais c'étaient des êtres humains, et nous les avons accueillis dans nos foyers, comme s'ils eussent été nos enfants. Oui, monsieur l'Orateur, les Irlandais trouveront ici une patrie, avec la paix et la satisfaction, et personne n'a besoin de s'alarmer de l'insinuation lancée par l'honorable député de Durham-Ouest, à l'effet qu'ils n'y viendront pas pour vivre sous le même drapeau anglais et sous les mêmes lois qu'en Irlande. Ils ne se laisseront pas prendre à cette argument spécieux; ils savent qu'ils sont aussi libres, en Canada, sous le drapeau anglais que sous la bannière étoilée des Etats-Unis. Nous avons ici la liberté, monsieur l'Orateur, la liberté parfaite; mais la licence est proscrite.

L'honorable monsieur a prétendu aussi que, pendant plusieurs années, l'honorable premier ministre n'a pas droit de s'attendre à ce que les émigrants qui s'établiront au Nord-Ouest contribuent pour une large part au revenu du pays. Et quelles raisons donne-t-il à l'appui de cette prédiction? Ils auront, dit-il, à construire une maison et une grange, acheter du bétail, des chevaux et des instruments aratoires, pourvoir à leur entretien et à celui de leurs familles, se nourrir et s'habiller, et pour fournir à tous ces besoins, il leur faudra de l'argent comptant. L'honorable monsieur s'efforce, je ne sais pourquoi, d'éloigner les émigrants de notre pays. S'adressant à eux: "Ne venez pas dans ce pays, leur dit-il; il vous faudra payer comptant tout ce dont vous aurez besoin." Or, monsieur l'Orateur, j'ignore avec quoi ils paient, aux Etats-Unis, les mêmes articles, vêtements, nourriture, instruments aratoires, bétail, chevaux, si ce n'est avec de l'argent comptant. Assurément, aux Etats-Unis, on ne leur donne pas pour

rien, bétail, chevaux, instruments aratoires, nourriture et vêtements. N'ont-ils pas à payer tous ces objets aux Etats Unis comme en Canada ? C'est donc là un triste argument, tout à fait indigne de l'honorable député de Durham-Ouest. Je suis surpris qu'il y attache tant d'importance.

Mais il donne à l'émigrant une autre raison de ne pas venir ici. " Vous aurez, dit-il, à faire la contrebande, et vous la ferez sur une grande échelle." Telle est l'accusation qu'il porte contre les émigrants anglais, contre les Irlandais, les Ecossais, les Anglais et les Canadiens-français. Voici ses propres paroles : " Autant que possible, l'émigrant fera la contrebande et il la fera sur une grande échelle." Voilà comment l'honorable monsieur explique que les émigrants ne contribueront pas au revenu. Pour ma part, je crois que le ministre des douanes n'a pas besoin de surveiller la contrebande dans cette direction.

L'honorable monsieur nous parle ensuite de la valeur de la propriété foncière. Il prétend qu'elle a baissé partout. Cela n'a pas empêché le député de Vancouver de lui répondre que c'est tout le contraire à la Colombie britannique. Mais ce n'est pas la politique fiscale du gouvernement actuel qui a fait baisser la propriété foncière. Si la valeur de la propriété foncière a graduellement et énormément baissé pendant que les honorables messieurs de la gauche étaient au pouvoir, il est de fait notoire que, depuis l'inauguration de la politique nationale, il y a eu amélioration; la valeur de la propriété foncière a augmenté d'un bout à l'autre du pays.

Parlant des banques et des actions de banques, l'honorable monsieur a dit que plusieurs banques avaient disparu. Qu'il compare aujourd'hui les cotes de la bourse avec les listes de deux ans passés, et il constatera, pour cette année et l'année dernière, une immense différence dans la valeur des actions. Mais il a résolu de ne rien voir de bon dans notre pays ; il ne veut voir et signaler que des ruines et des désastres. C'est l'ancien système. A l'époque où l'honorable monsieur était encore bien jeune, ses amis politiques parlaient aussi de désastres et de ruines ; la manœuvre continue et se perpétuera de génération en génération. Je suis même persuadé que ce mot d'ordre sera répété, à intervalles convenus, par les descendants politiques de ces honorables

messieurs, dans dix, quinze, vingt et trente ans. Tant qu'ils ne siégent pas sur les banquettes ministérielles, tant qu'ils ne sont pas au pouvoir, rien ne marche bien, l'avenir apparaît sombre, nous ne pouvons espérer d'émigration.

M. BLAKE : Vous répétez ce que vous disiez pendant les dernières élections.

M. LANGEVIN : L'honorable monsieur dit que je répète des paroles par moi prononcées pendant les dernières élections. Mais, alors, nous avions de bonnes raisons pour parler ainsi. Les honorables messieurs de la gauche avaient abaissé le pays au dernier degré ; leur politique fiscale nous avait amenés à la veille de la banqueroute nationale ; la population abandonnait le pays de toutes parts ; le revenu diminua ; les déficits s'accumulaient ; nous nous trouvions obligés de signaler au peuple ce triste état de choses. Nos efforts ont amené un changement. Appelés à la conduite des affaires, nous avons inauguré une sage politique pour améliorer l'état du pays, et l'honorable monsieur doit s'apercevoir que nous avons assez bien réussi. Le pays nous a compris et nous a rappelés au pouvoir pour travailler à la prospérité du pays ; jusqu'à présent, nous avons obtenu d'assez bons résultats, et nous comptons encore sur de meilleurs, l'année prochaine.

En terminant, je me bornerai à dire que ce parlement a aujourd'hui, selon moi, la première occasion de régler cette grande question d'une manière définitive. C'est la première fois que nous nous trouvons en face de cet important problème : " Maintiendrons-nous la Confédération que nous travaillons depuis tant d'années à consolider, ou abandonnerons-nous ce grand travail ? " Aux honorables messieurs de décider. J'en appelle à l'honorable député de Lambton, qui doit être favorable à la Confédération, ainsi que son honorable ami, l'honorable George Brown, dont la santé—je l'ai appris avec regret — est dans un état fort précaire. Rejetons cet amendement. Ne détruisons pas l'œuvre de la Confédération ; c'est une bonne et grande œuvre qui assiéra d'une manière permanente les institutions anglaises sur ce continent : une œuvre qui assure à jamais la liberté à nos enfants et qui fondera un grand empire sur le continent d'Amérique ; et nous atteindrons

ces résultats en nous occupant du pays, et pas seulement de nous-mêmes ; en nous occupant du pays, et pas seulement de nos propres intérêts comme représentants.

Les honorables messieurs de la gauche ne doivent pas oublier qu'à l'époque où ce projet de Confédération fut mis en avant, les provinces, aujourd'hui confédérées, n'étaient que de petites dépendances de l'Angleterre ; elles étaient isolées les unes des autres ; les hommes marquants d'une province ne connaissaient pas ceux des autres ; elles n'avaient point de rapport entre elles ; les institutions de chacune étaient aussi étrangères les unes aux autres que l'Irlande l'est à la Chine. Mais, aujourd'hui, nous formons une Confédération puissante dont le territoire est immense. Notre population n'est pas encore très nombreuse, un peu plus de 4,000,000. Mais, lorsque les Etats-Unis se séparèrent de l'Angleterre, leur population n'était aussi que de 4,000,000 ; aujourd'hui, elle est de 40,000,000, voire même 45,000,000. En outre, monsieur l'Orateur, leur pays ne vaut pas mieux que le nôtre ; à l'époque dont je parle, leur perspective, les avantages dont ils pouvaient jouir ne valaient pas mieux que les nôtres. Ils ont eu des guerres sanglantes ; nous n'en avons pas eues. La guerre de l'indépendance fut sanglante aussi et suivie d'une autre guerre non moins terrible. Enfin, ils ont eu une guerre fratricide des plus sanglantes. Pareilles calamités nous ont été épargnées ; l'Angleterre a reconnu nos droits ; elle a compris que la meilleure politique à suivre était de rendre ce pays libre, et, aujourd'hui, nous sommes tellement libres qu'un seul soldat anglais ne stationne plus parmi nous, sauf un petit détachement laissé à Halifax pour aider à la garde des côtes. Nous sommes libres d'exercer nos droits, et nous sommes tous loyaux à l'empire et à la Reine, parce que nous nous savons protégés en cas de guerre, protégés sur mer, protégés non-seulement sur notre territoire, mais à l'étranger ; car tout Canadien qui voyage à l'étranger est protégé par le drapeau anglais.

Encore une fois, monsieur l'Orateur, ne détruisons pas l'œuvre de la Confédération ; ne déchirons pas la charte de nos libertés ; soyons fidèles à nous-mêmes et continuons l'œuvre de progrès commencée avec la Confédération ; sachons nous contenter, soyons heureux de notre

destinée. Adopter cet amendement, c'est, suivant les expressions de l'honorable député de Durham-Ouest, dire à la Colombie britannique : " Allez ! vous n'êtes pas raisonnable ! " Or, c'est nous qui ne serions pas raisonnables en nous séparant de la Colombie britannique. Elle a montré de la patience et de la raison. Elle attendra des temps meilleurs, alors que nous pourrons pousser plus activement les travaux du chemin de fer. Nous construirons ce chemin de fer d'année en année, et bientôt nous aurons une voie ferrée reliant l'Atlantique au Pacifique. Et alors, j'en ai l'espoir, nous pourrons voir, dans un char de première classe, les honorables députés de Lambton et de Durham-Ouest, en route pour aller visiter leurs amis de la Colombie britannique. A cette époque, ils seront les premiers à regretter d'avoir tenté de briser l'avenir du Canada en dépréciant leur propre pays et vantant les Etats-Unis d'Amérique.

DISCOURS DE J. B. PLUMB, ECR., M. P.

M. PLUMB : Depuis quatre ou cinq jours, la Chambre et le pays suivent, avec anxiété, l'importante discussion qui a lieu dans cette Chambre. L'avis de motion de l'honorable député de Durham-Ouest nous faisait espérer une revue habilement faite de l'histoire financière et politique du pays, et l'attente du public a été, jusqu'à un certain point, justifiée grâce à la manière dont l'honorable monsieur a élaboré son sujet. Son discours et celui de l'honorable député de Lambton constituent le *pronunciamento* du fragment de parti qu'ils représentent et dirigent. Comme figure politique, l'honorable député de Durham-Ouest peut certainement être classé parmi les astres erratiques. Il est d'abord entré dans l'administration de l'honorable député de Lambton et a été, pendant quelque temps, ministre sans portefeuille. Puis il a quitté l'administration et y est rentré pour y rester jusqu'à sa chute.

M. BLAKE : Non.

M. PLUMB : Il est, du moins, resté membre de l'ancienne administration jusqu'à la fin de la session dernière — agissant toujours comme protecteur erratique sur lequel on ne pouvait trop compter, d'abord sans portefeuille, prenant ensuite un siége en arrière, succédant à M. Fournier comme ministre de la justice, puis abandonnant le portefeuille de ministre de la justice à un autre de ses collègues, M. Laflamme, pour prendre le portefeuille laissé libre par M. Cauchon. L'honorable monsieur a fait un si grand nombre d'entrées et de sorties qu'il est difficile de suivre ses mouvements. Son dernier discours en public est celui qu'il a prononcé à Teeswater, dans le comté de Bruce-Sud qu'il représentait alors ; le pays s'attendait à ce qu'il défendrait l'administration dont il faisait partie. Mais ses amis furent grandement désappointés. A peine fit-il allusion aux résultats de la campagne en ce qui

concernait les actes du gouvernement, et cette réticence fut prise pour une condamnation.

Toutefois, il traita au long les affaires de son département de la justice, se vantant d'avoir accompli aisément ce que son prédécesseur (sir John A. Macdonald) avait négligé; mais comme MM. Dorion et Fournier étaient réellement ses prédécesseurs et avaient été récompensés de leurs services par des places de juges où ils sont à l'abri des exigences des électeurs, je crois plutôt que ce sont eux qui avaient laissé s'accumuler le nombre toujours croissant des affaires que l'honorable monsieur a si promptement réglées.

Cela n'empêcha pas qu'à la session suivante, l'honorable monsieur appuya une loi pourvoyant à la subdivision de ce ministère et à la nomination d'un procureur-général, avec un traitement de $7,000 par année, nomination qu'il motivait par le fait que le travail était trop fort pour un seul ministre. A Teeswater, on observa que l'honorable monsieur défendait ses collègues d'une manière bien peu chaleureuse.

Il était bien capable, sans doute, de trouver des arguments, bons ou mauvais, en faveur du gouvernement dont il avait été membre; mais il ne s'en donna pas la peine, et le public le tint responsable de tous les actes du gouvernement dont il faisait partie. Il nous a appris, aujourd'hui seulement, à quelles conditions il avait accepté un portefeuille dans l'administration dont l'honorable monsieur Mackenzie était le chef.

La carrière politique de l'honorable monsieur est caractérisée surtout par son inconstance et son manque de logique. Un jour, " il voudrait bien, mais il n'ose pas," et il refuse un portefeuille; un autre jour, il accepte un portefeuille en rapport avec sa profession; un autre jour encore, il quitte ce ministère pour un autre qui est presqu'une sinécure rendue vacante par la promotion d'un collègue dont la présence lui rappelle des souvenirs désagréables, et sa propre place est remplie en vertu d'un arrangement auquel il aurait dû s'opposer avec indignation.

L'honorable monsieur nous dit qu'il s'est retiré; mais il emportait avec lui des responsabilités dont il ne peut se dégager; il demeure complice de tous les actes dont il a eu connaissance pendant qu'il était

en charge. On fit ensuite courir le bruit que l'honorable monsieur voulait se retirer de la vie politique. Il devait, en effet, connaître bien mieux que nous les fautes pour lesquelles il aurait eu à répondre s'il fût demeuré en charge. Les électeurs de Bruce-Sud lui envoyèrent des délégations lui demandant, d'une manière pressante, de se laisser nommer de nouveau ; et, enfin, quand ils lui apportent une réquisition couverte d'un nombre formidable de signatures, il consent, après avoir déclaré qu'ils ne consentirait jamais ; toutefois, il laisse prudemment ses électeurs faire la lutte, ne s'occupe point de la campagne électorale et reste absent du pays jusqu'à la fin des élections et la consommation de sa défaite. Il revient et, de mois en mois, fait de la coquetterie avec ceux de ses partisans—car ils n'y étaient pas tous, certainement—qui voulaient le voir dans le présent parlement, dont une session avait été signalée par son absence.

L'automne dernier, en apprenant la retraite de M. Burke et la nouvelle que l'honorable monsieur allait accepter la nomination pour Durham-Ouest, nous étions fort anxieux de savoir quelle attitude il allait prendre sur les hustings. Nous nous attendions à de nouvelles théories aussi creuses que celles d'Aurora et peut-être plus extraordinaires et plus dangereuses ; car l'honorable monsieur se fait quelquefois l'avocat de changements radicaux dans notre système politique, de changements qui impliquent un progrès presque révolutionnaire et que des niveleurs moins ardents, mais plus sincères dans leur patriotisme, regarderaient comme dangereux. A d'autres moments, comme nous venons de l'entendre, il nous demande de faire une halte subite dans notre carrière, de retraiter en toute hâte et de nous réfugier derrière les mines de la forteresse démantelée en 1871, retraite qui impliquerait l'abandon de tous les grands avantages que nous avons gagnés depuis cette époque. Toutefois, lorsque l'honorable monsieur fit connaître son programme à Durham-Ouest, nous fûmes surpris de voir qu'une grande partie de son discours, relative à la politique nationale, n'était qu'un recueil de vieilles citations du *Globe* et que toute son argumentation était empruntée à des articles usés de ce journal. Il entra au parlement, et, avec une orgueilleuse humilité, prit un siége en arrière. Mais bientôt il fit voir que cette position ne lui plaisait pas. Aujourd'hui, ses déclarations doivent être considérées comme celles du parti, et il est vraiment pénible

de voir comment son ancien collègue, et je pourrais presque dire son ancien chef, l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie), adopte ses arguments et va même plus loin que lui dans ses efforts pour démontrer que le pays ne peut pas construire le chemin de fer du Pacifique ; car telle est la proposition qui forme la base du discours de l'honorable monsieur. J'ai suivi une grande partie de son discours (M. Mackenzie) avec une vive surprise et avec un profond regret, et je suis sûr que cette impression a été partagée par les honorables députés qui en ont remarqué le ton et l'esprit. Jamais discours prononcés dans cette Chambre n'ont été plus propres à décourager le pays que ceux de ces honorables messieurs. Le discours de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake), principalement, n'a été, d'un bout à l'autre, qu'une oraison funèbre, une voix de la tombe, une lamentation, une jérémiade imitée de celles d'un célèbre prophète sur Israël qui a perdu pouvoir et prestige. Il nous a avertis que nous allions trop vite ; que nous n'avions aucune raison de nous glorifier d'un progrès malsain ; que cette région n'offre aucun avantage aux émigrants ; que les races teutoniques sont attirées aux Etats Unis par leurs sympathies politiques et leurs sentiments démocratiques ; que l'émigration celte s'est toujours dirigée vers la grande république, qui a répondu aux appels de l'Irlande opprimée ; que l'émigration serait arrêtée par la nouvelle administration de ce qu'on appelle " l'Empire-uni," et nous avons tous remarqué l'emphase sarcastique, moqueuse avec laquelle il a prononcé ces derniers mots, et il a exprimé l'espoir que ce changement amènerait le succès des " Home Rulers," et qu'enfin on rendrait à la nation irlandaise la justice qu'on lui a si longtemps niée et refusée. Il a dit que personne ne viendrait occuper nos terres vacantes, si ce n'est quelques fermiers anglais qui seraient attirés par la similarité des institutions du Canada avec celles de l'Angleterre ; que notre seul espoir était de changer complètement notre politique ; qu'autrement, le pays ne saurait faire face à ses engagements financiers ni supporter les charges qu'il ne pourrait renier. Mais l'honorable député de Durham Ouest s'est bien gardé de formuler ces avertissements pendant les cinq années qu'a duré l'administration, alors qu'il approuvait le gaspillage désastreux des deniers publics, l'augmentation audacieuse des dépenses dans les départements, et la politique de chemins de fer si extravagante d'un gouvernement réformiste qui n'aurait dû réformer que sa mauvaise administration.

En face de la dépression commerciale dont le pays a souffert pendant cette triste période, alors que ses collègues étaient lancés dans les entreprises extravagantes qu'il condamne aujourd'hui, entreprises qu'il a laissé au gouvernement actuel l'obligation de continuer, alors que ces messieurs construisaient des chemins de fer, ouvraient un nouveau territoire et augmentaient, de toute manière, la dette publique, accumulaient des déficits auxquels ni lui ni ses coupables collègues n'ont pourvu, l'honorable monsieur ne disait pas un mot pour blâmer ce qu'il condamne si violemment aujourd'hui.

Il n'avait aucunement l'attitude qu'il a prise aujourd'hui, bien qu'il eût alors beaucoup plus raison de la prendre. Il laissait ses amis vider le trésor ; il voyait la Chambre remplie d'entrepreneurs et, cependant, il n'a jamais dit un mot pour condamner le système inique grâce auquel l'ancienne administration a fait la honte du pays.

Il était partie consentante à tout ce qui s'accomplissait sous ses yeux, et il sied mal à ses partisans et à lui-même de signaler bien haut un scandal avorté quand ils ont à leur compte des scandales dix fois plus considérables. Dans son attaque contre une des provinces unies, il a dit que c'était folie de jeter notre or dans les passes de la Colombie britannique ; il nous a accusés de gaspiller les deniers publics à construire une voie ferrée le long de la rivière Fraser, entreprise que nous nous croyons, en honneur et bonne foi, obligés d'exécuter.

Ce débat m'a appris que les honorables messieurs de la gauche n'avaient jamais eu l'intention de construire un seul mille de chemin de fer à la Colombie britannique. Je supposais qu'après avoir accepté la décision arbitrale de lord Carnarvon, après avoir présenté un bill autorisant la construction du chemin de fer de Nanaïmo à Esquimalt, et surtout, en dernier lieu, après avoir fait transporter, sur un point convenable de la terre ferme, les lisses nécessaires à la construction de cette ligne et avoir signalé ce fait comme un indice de leur bonne foi, ils se seraient crus obligés, en honneur, de mettre à exécution l'engagement qu'ils avaient pris.

Cet engagement a été mainte fois ratifié par la Chambre. Or, quand les conditions Carnarvon furent acceptées, les honorables messieurs avaient si peu l'intention de s'y conformer, qu'ils omirent le pro

viso relatif à l'augmentation des taxes, proviso qui faisait partie de toutes les lois précédentes, et ils prétendirent que la résolution qui pourvoyait à cela avait été oubliée par l'honorable député de Durham-Ouest, et que, plusieurs jours après la clôture du débat et l'acceptation des conditions Carnarvon, elle fut, à sa demande, proposée par l'honorable député de Middlesex-Ouest, qui l'accompagna d'un discours dans lequel il prétendait que l'émigration au Nord-Ouest devait précéder la construction du chemin de fer.

Je n'entreprendrai pas de suivre l'honorable député de Durham-Ouest dans son discours qui a duré cinq ou six heures. Mais dans l'étalage de chiffres qu'il a déployé à l'appui de ses arguments, je crois avoir reconnu l'œuvre d'un homme exercé, ayant l'habitude de faire dire aux chiffres le pour et le contre.

L'honorable député de Durham-Ouest s'est servi de ses chiffres comme un avocat se sert, en plaidant, d'un bref qu'il n'a pas eu le temps d'étudier. Il est évident qu'il n'a point l'habitude de faire des relevés statistiques dans les comptes publics, et il s'est perdu dans les conclusions qu'il en a tirées.

L'état de choses que mon honorable ami a signalé ne prouve aucunement ce qu'il voulait démontrer. Il est inutile de dire que l'état actuel du pays ne nous permet pas d'espérer des progrès et des améliorations.

S'il n'y a pas eu de progrès satisfaisants depuis 1873, nous savons à qui la faute. Elle ne retombe pas sur les honorables messieurs de la droite, qui ont honnêtement travaillé à la prospérité publique ; mais elle retombe sur ceux qui, du moment où ils arrivèrent au pouvoir, en 1873, ont agi comme ils agissent encore dans l'opposition, s'efforçant d'alarmer les capitalistes pour les empêcher de placer leurs fonds dans des entreprises qui assureraient la prospérité du pays.

Mon honorable ami s'est plaint, il y a quelque temps, de ce que nous l'accusions de manquer de patriotisme. Cette accusation s'applique généralement à toute la gauche, mais je crois que le plus grand coupable est l'honorable député de Durham Ouest, parce qu'il pèche sciemment, comme le prouvent ses discours qui retentissent encore à nos oreilles.

Il était vraiment pénible d'entendre ce que l'honorable monsieur a dit des affaires du pays, et ce tableau devrait nous affliger profondément si nous ne savions qu'il n'existe que dans son imagination exaltée.

Il y a plus de deux ans, l'ex-ministre des finances nous prédisait que la crise commerciale arrivait à son terme. Quand il était disposé, cet honorable monsieur pouvait parler aussi bien qu'un autre de la brillante perspective ouverte au pays. Mais alors, il voulait seulement déguiser son embarras ; il ne savait aucunement que le temps était arrivé où la dépression allait disparaître. Il ne cessait de mentionner les Etats-Unis en nous conseillant d'éviter leur exemple.

Il nous disait que ce pays, pour avoir adopté la protection, était arrivé à une ruine dont il ne se relèverait jamais. Mais aujourd'hui, le ton des honorables membres de la gauche est bien changé. On ne peut demander de la logique à ses partisans quand même, et je n'ai pas été surpris d'entendre l'honorable député de Durham-Ouest louanger les Etats-Unis et nous les donner comme un exemple de prospérité de laquelle nous ne saurions approcher et que nous pouvons encore moins atteindre.

Mais quand j'ai pris la liberté, bien permise selon moi, de lui demander si le pays qu'il louangeait si haut n'était pas un pays ayant un tarif protecteur fort élevé, l'honorable monsieur, au lieu de me répondre franchement, a mis la main sur son cœur en se plaignant d'être trop faible pour supporter une interruption, et me priant de ne plus l'interpeller jusqu'à la fin de son discours. J'ai toujours essayé de traiter cet honorable monsieur avec toute la courtoisie que mérite un gentilhomme.

Je n'insistai donc pas à lui demander une réponse ; mais je crois que cette interpellation a eu son effet, et formera, dans les rapports officiels du discours de l'honorable monsieur, une petite parenthèse qui servira un peu d'antidote à un grand mal.

Mon honorable ami a dit que la population des Etats-Unis augmentait rapidement. Il ne doit pas oublier que le tarif protecteur a été inauguré dans ce pays, en 1861, par l'adoption du tarif Morrill, et que l'augmentation considérable de la population et de la renaissance rapide de la prospérité, après la guerre civile, datent de cette époque.

Mais l'honorable monsieur n'a pas dit, même à moitié, la vérité en parlant des ventes de terres qui ont eu lieu dans les Etats de l'Ouest et en basant sur ces chiffres un argument contre les calculs du premier ministre. Il n'a mentionné que les ventes de terres faites par le gouvernement, et je suis presque sûr, sans avoir fait le calcul, que ces ventes ne représentent pas un dixième des ventes totales.

Dans cette région, les grandes ventes de terres ont été faites par les corporations de chemins de fer qui ont des octrois énormes de terres publiques, précisément d'après le système que nous voulons adopter ici, celui de construire des voies ferrées avant la colonisation et de payer les frais de construction au moyen de la vente de ces terres.

Dans les Etats de l'Ouest, la construction des chemins de fer a précédé l'immigration dont l'honorable monsieur parle avec tant d'emphase, et ces chemins de fer sont devenus de puissants agents de colonisation. Le Kansas, dont l'honorable monsieur a spécialement parlé, ne serait rien sans les grandes voies ferrées qui le traversent. C'est grâce à une combinaison d'octrois de chartes de chemins de fer et de concessions de terres que les Etats de l'Ouest se sont faits et que leur population a si rapidement augmenté.

Le nord du Missouri et de l'Illinois se sont peuplés, en grande partie, par ce moyen, et l'Illinois est un des premiers Etats qui ait ressenti l'influence de ce système. Le chemin de fer central de l'Illinois a beaucoup contribué à peupler cet Etat et à lui donner richesse et puissance. Nous avons lu cette page de l'histoire de l'Union américaine que mon honorable ami trouve si prospère, et, d'après ses recommandations, nous essaierons peut-être d'utiliser les enseignements qu'elle contient.

Pourquoi le système qui a réussi dans ces Etats ne réussirait-il point ici ? Que possèdent-ils qui ne se trouve pas chez nous ? Quels avantages trouve-t-on dans les Etats de l'Ouest et qui n'existent pas dans notre territoire du Nord Ouest ?

Toute l'argumentation des honorables messieurs de la gauche se réduit à dire que notre pays n'offre pas aux émigrants les avantages qu'ils trouvent dans les Etats qui bordent le Manitoba et ceux qui sont plus au sud, y compris le Texas ; que la difficulté de transporter les provisions, l'absence de marchés, l'isolement et plusieurs autres objec

tions bien connues font que les émigrants ne prendront pas de terres chez nous ; que le climat est rude, et, en dernier lieu, ce qui est plus grave, que le système adopté par le gouvernement est de nature à éloigner les immigrants et à mettre les terres en possession des spéculateurs. Les honorables messieurs de la gauche prétendent que l'histoire des Etats de l'Ouest justifie leurs prévisions. Je crois qu'ils se trompent grandement. Nous savons que la grande voie ferrée qui s'étend de l'Etat du Missouri à l'océan Pacifique a été construite à l'entreprise particulière. Or, malgré les sommes énormes qu'il a coûté, jamais les bons du chemin de fer central de la Californie n'ont été au-dessous du pair, même aux époques de la plus grande dépression commerciale. On nous dit de nous arrêter après avoir dépensé des millions, après nous être engagés et avoir engagé tout le pays dans cette grande entreprise, bien que nous sachions que l'opinion publique est pour nous et que le pays repose toute sa confiance dans nos chefs, sachant qu'ils pousseront convenablement l'entreprise, sachant que nous pouvons l'exécuter sans augmenter nos charges. Mon honorable ami de Durham-Ouest présente son évaluation à la Chambre ; cet exposé contient un étalage de chiffres désolants, sinon bien exacts, et il nous demande d'abandonner une entreprise que l'administration dont il faisait partie était, comme l'administration présente, obligée de mener à bonne fin. On ne saurait faire rien de plus préjudiciable au pays que d'accepter cette proposition.

Je prétends que, si sa proposition était acceptée, nos bons baisseraient immédiatement sur le marché anglais et que cette baisse continuerait toujours. Adopter cette proposition serait faire une confession de jugement dont nous sentirions bientôt les effets. L'honorable monsieur se joue des intérêts les plus chers du pays en nous proposant de renier les engagements que nous avons pris relativement à cette grande entreprise. Je n'ai jamais demandé qu'on en presse l'exécution de manière à surcharger les contribuables du pays. Mais le premier acte de l'honorable monsieur et de ses amis, lorsqu'ils arrivèrent au pouvoir, fut d'augmenter les taxes d'une somme que leur ministre des finances a déclaré lui-même être de $3,000,000. En vain ils prétendaient qu'ils avaient à faire face à d'autres obligations plus grandes que nous impose la construction du chemin de fer du Pacifique. On peut démontrer que les sommes empruntées en 1874 ont été dépensées dans les projets sans

résultats de l'ancien gouvernement pour construire cette ligne, contrairement aux promesses solennelles qu'il avait faites au parlement. J'ai été surpris que l'honorable député de Durham Ouest ait maladroitement répété l'accusation, tant de fois répétée et jamais prouvée, que le fait de porter les dépenses à dix millions en 1874, tandis qu'elles étaient bien moindres en 1867, constituait un acte répréhensible. J'ai pris la peine d'examiner chaque item de l'augmentation des dépenses ; je les ai produits ici et j'ai défié nos amis de la gauche de me montrer un seul item de l'augmentation des dépenses qui ne fût pas justifiable. Je ne signalai le fait qu'à l'époque où ces items furent adoptés, aucun des membres de la gauche n'y fit objection. J'affirmai, sans être contredit, que près d'un million des dépenses imputables à l'exercice de 1875 avait été frauduleusement porté au compte de 1874. L'honorable monsieur a établi une comparaison entre les dépenses de 1871 et celles de 1874.

M. BLAKE : Je n'ai point établi pareille comparaison.

M. PLUMB : Je prie mon honorable ami de ne pas m'interrompre ; j'ai droit aux mêmes priviléges que lui. Je dis frauduleusement, dans un sens politique, et j'ajoute que l'on peut aisément démontrer à l'honorable monsieur que le développement du pays, les obligations qu'il a dû s'imposer, pour ne rien dire de l'amélioration de son système administratif, rendent absolument impossible l'idée de revenir au budget de 1871.

En outre, je défie mon honorable ami d'examiner, item par item, l'augmentation des dépenses qu'il condamne si énergiquement, et de faire voir, jusqu'à 1872, un seul item qui ne soit pas acceptable. Je conviens qu'au printemps de 1873, l'honorable député d'Huron Centre (Sir Richard J. Cartwright) fit une critique boiteuse du budget de mon honorable ami, le ministre actuel des finances.

Antérieurement, il avait borné sa critique à quelques observations bien faibles sur le budget de la milice. On se rappelle qu'en 1872, le *Globe* avait décerné à cet éminent financier le titre de " barbouilleur de chiffres," et s'était violemment opposé à son élection ; mais mon honorable ami de Durham l'accepta comme collègue, en 1873, alors que le député d'Huron-Centre avait le portefeuille des finances, et de fait, en

gardant son portefeuille, il s'est rendu responsable de tous les actes qu'il a sanctionnés.

De 1867 à 1874, toutes les dépenses sont rendues nécessaires par des circonstances et des obligations résultant de l'union des provinces et de l'expansion de notre territoire, et je défie l'honorable monsieur de me montrer un seul item qui n'ait pas été accepté par l'administration qui succéda au cabinet renversé en 1873. Rien n'embarrassait les nouveaux ministres lorsqu'ils arrivèrent au pouvoir, et je me demande pourquoi n'ont-ils pas mis à effet leurs solennelles promesses de réduction et d'économie ? Admettons un moment qu'ils fûssent liés par des engagements avec la Colombie britannique, au sujet du chemin de fer du Pacifique, bien que mon honorable ami prétende qu'ils n'étaient pas engagés. Mais pourquoi leur gouvernement continua-t il une entreprise dans laquelle les députés de la gauche prétendent que nous avons échoué ? Pourquoi, d'année en année, ont-ils multiplié leurs obligations ? Pourquoi, dès le début, ont-ils gaspillé des sommes immenses pour la construction de ces lignes télégraphiques inutiles, longtemps avant que les lignes de chemins de fer dont elles devaient être un annexe fussent mêmes explorées et tracées ? Je défie mon honorable ami de Durham-Ouest de répondre à ces questions d'une manière satisfaisante. Je voudrais bien que mon honorable ami me dise si lui-même et ses collègues ont jamais réduit, sans nuire au pays, un seul item des dépenses qu'ils déclarent téméraires, extravagantes et œuvres de corruption.

En arrivant au pouvoir, ces honorables messieurs trouvèrent le coffre public rempli. Il y avait eu, chaque année, un surplus considérable, malgré une remise considérable de droits, l'administration qui occupa le pouvoir de 1867 à 1873 ayant aboli les droits sur le thé et le café.

Durant cette période, plus de $10,000,000 des surplus avaient été dépensés pour des travaux publics, dépenses proprement imputables au compte du capital ; et il n'y avait point de déficit lorsque ces messieurs prirent les clefs du coffre public ; il n'y avait point encore eu de déficit en 1873 ni l'année suivante.

A la réunion du parlement, au printemps de 1873, mon honorable ami (sir Samuel L. Tilley), alors, comme aujourd'hui, ministre des

finances, déclara que les engagements conclus et ceux que l'on devrait prendre nécessiteraient probablement une augmentation des droits. Il dit encore que le revenu de l'année suivante serait suffisant à toutes fins et laisserait un léger surplus, mais qu'à la session suivante, il serait probablement obligé de modifier le tarif, et que, dans ces modifications, il ne perdrait pas de vue la protection de nos industries nationales et, à cet égard, favoriserait les intérêts du pays autant que possible.

Il fut, comme on le sait, remplacé par l'ex-ministre des finances (sir Richard J. Cartwright), qui, la chose est également connue, commença par dénoncer ses prédécesseurs dans les termes les plus violents, en exagérant et faussant la nature des obligations qu'ils avaient imposées au pays.

Il affirma carrément que le chemin de fer du Pacifique qu'ils avaient entrepris coûterait au pays plus de $150,000,000; qu'ils avaient laissé, sans y pourvoir, $131,000,000 d'obligations; que cela nous créerait une dette plus considérable que celle de l'Angleterre en proportion de nos ressources et de notre population; qu'enfin, ils avaient laissé, à lui (pauvre homme !) le soin de trouver ces $131,000,000, mais qu'il se sentait à la hauteur de la tâche.

Il nous fit le tableau le plus sombre possible et déclara que le pays était ruiné par l'extravagance des ministres qui venaient de sortir de charge. Or, le même honorable monsieur a augmenté ou permis qu'on augmentât les dépenses sous toutes les formes. Il accumula déficit sur déficit, sans pourvoir à aucun, si ce n'est par sa mémorable recommandation de ne point porter au compte des dépenses annuelles les contributions annuelles au fonds d'amortissement, et, après son départ, mon honorable ami, le ministre actuel des finances, dût pourvoir à ces déficits.

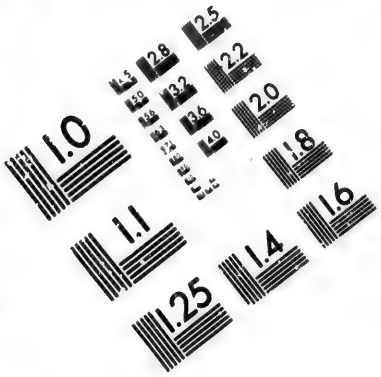
Dans le cours de sa longue harangue, mon honorable ami de Durham-Ouest n'a suggéré aucun moyen de soulager le pays des fardeaux que lui a imposés l'honorable monsieur de concert avec qui il a agi pendant cinq ans. L'honorable monsieur a une façon particulière de plaider. Il base son plaidoyer sur son bref et plaide avec habileté, énergie et éloquence : mais il ne se sert pas du bref.

Les personnes qui ont entendu toute la harangue de l'honorable monsieur ont compris qu'il présentait tous ses arguments à son point de vue personnel ; non point en homme d'Etat sur lequel la jeunesse du Canada fonda un jour de grandes espérances, mais comme s'il eût plaidé une cause ordinaire, en avocat bien exercé, surtout à fendre des cheveux en quatre. Le discours de l'honorable monsieur nous explique pourquoi il reparaît en chair et en os parmi les hommes et veut encore prendre part aux affaires dont il affectait de s'être retiré pour toujours. Il y a moins d'un an, l'honorable monsieur se donnait pour un revenant, visitant de nouveau la terre, mais ne prenant plus aucun intérêt aux choses terrestres. Mais bientôt, fatigué de jouer le rôle d'un esprit errant, éloigné des affaires et des améliorations qu'il avait chéries, il reparaît, comme Banco, avec vingt discours empoisonnés pour détrôner son ancien chef et prendre sa place.

L'honorable monsieur est trop irritable, trop impérieux et trop arbitraire ; son organisation est trop nerveuse pour supporter les tracas d'un chef de parti, surtout d'un parti qui n'a plus d'espérance, qui est désorganisé et demoralisé comme celui qui nous combat et où l'union ne règne plus.

L'honorable monsieur n'a pu s'empêcher de diriger une maligne attaque contre certaines provinces en dénonçant la manière dont elles sont entrées dans la Confédération. Selon lui, chacune d'elles a manqué de vertu, ce qui reviendrait à dire qu'elles sont coupables d'une honteuse prostitution ! La Nouvelle-Ecosse a été secrètement achetée, puis forcée d'accepter, moitié contre son gré. Le Nouveau-Brunswick s'est vendu et a empoché le prix de son déshonneur. L'Ile du Prince-Edouard a cédé au tentateur et a succombé. Même la faible province de Manitoba a fait un semblant de résistance qui n'était que coquetterie, et est bientôt devenue une victime complaisante, sinon tout à fait soumise.

Mais le comble de la honte a été le marché conclu avec la Colombie britannique, " le 1er jour d'avril, un bon jour pour pareil acte," nous dit l'honorable monsieur. Devons-nous comprendre que l'honorable monsieur considère que ces marchés, si l'on peut appeler ainsi des conventions, sont tels que nous devions les répudier, ou



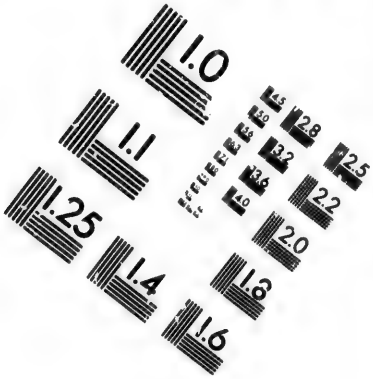
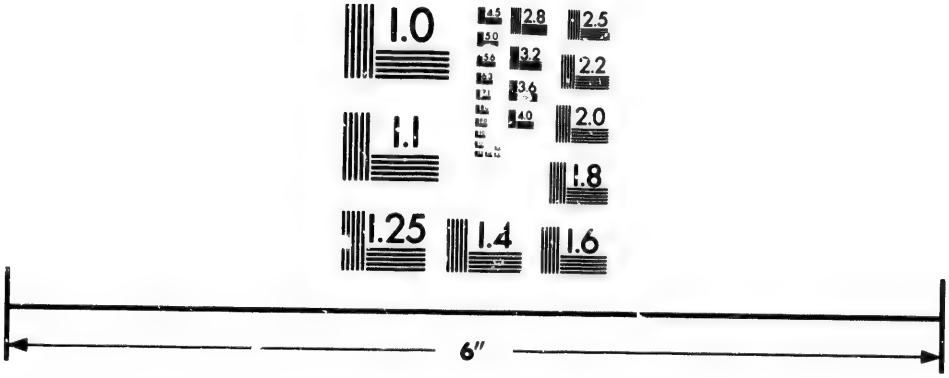
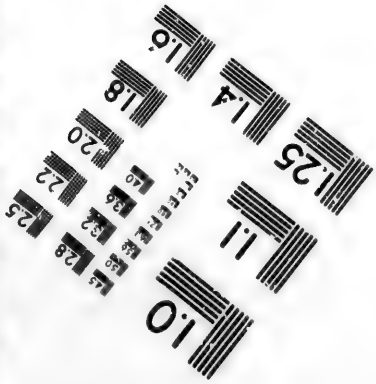
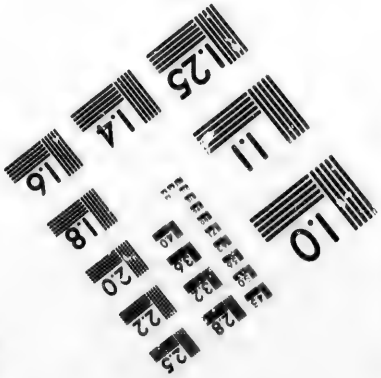


IMAGE EVALUATION TEST TARGET (MT-3)







Photographic Sciences Corporation

[illegible] WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

2.8
2.5
3.2
3.6
2.2
2.0
1.8
1.0

qu'il se soumettra à un mal, pourvu qu'on le laisse régler les destinées d'une union qu'il condamne si violemment ? Revenir à 1871 serait abandonner la Colombie britannique et l'Ile du Prince-Edouard et défranchiser Manitoba et le Nord-Ouest. Ses efforts calculés pour semer la discorde entre elles sembleraient l'indiquer ; mais il est impossible de mesurer la profondeur et la hauteur des arguments de l'honorable monsieur. Comme il l'a dit à Aurora, il est toujours mal à l'aise et soupire après un royaume de chimères dont tout homme autre qu'un songe creux politique connaît le vide et l'impossibilité. Ses sombres élucubrations ont trouvé un certain écho lorsque notre pays était accablé par les désastres que nous avons traversés il y a trois ou quatre ans, alors que les plus braves retenaient leur respiration au fort de la tourmente financière ; mais aujourd'hui, l'honorable monsieur a l'air d'un homme né dans un autre siècle. L'espérance et, avec elle, l'esprit d'entreprise viennent de renaître, et les instincts d'une nation jeune et pleine d'énergie ne s'accordent aucunement avec les doctrines que l'on prêche dans l'empire des ombres.

L'honorable député de Lambton (M. Mackenzie) vient de nous dire qu'en arrivant au pouvoir, il constata que les négociations de sir Hugh Allan et de ses co-directeurs en vue d'obtenir les moyens de construire le chemin de fer du Pacifique aux termes d'une charte dont ils étaient porteurs, avaient complètement échoué, mais que son cabinet reconnaissait qu'ils étaient les représentants de l'administration antérieure et du peuple, en ce qui regardait les conventions relatives à la construction de la ligne.

Or, son gouvernement, qui n'était entravé par aucune loi relativement à la construction de la ligne, se décida à entreprendre cette construction lui-même. Mon honorable ami ne cesse de répéter, ici et ailleurs, que les résolutions qu'il proposa, en 1874, relativement au chemin de fer du Pacifique, furent adoptées sans aucune modification, ou, comme il l'a dit en une certaine occasion, sans qu'on y changeât un point sur un "i" ou une barre à un "t." L'honorable monsieur était alors soutenu par une majorité énorme qui ne raisonnait point, souffrait tout et se bornait à un rôle de machine. Ces résolutions de l'honorable monsieur furent adoptées à une heure avancée.

A trois heures du matin, le débat fut brusquement étouffé, et il y a actuellement dans cette Chambre des représentants qui savent parfaitement que, si l'honorable monsieur dit qu'il n'y fut point fait d'amendement, c'est que sa mémoire le trompe ou qu'il dit volontairement ce qu'il sait n'être point exact. Si l'honorable monsieur veut bien consulter les procès-verbaux de ce jour—je les ai ici—il y verra que trois amendements furent proposés, l'un par l'honorable député de Frontenac et deux par l'honorable député de Vancouver. Ils furent rejetés naturellement par la forte majorité qui soutenait l'honorable monsieur et se montrait toujours prête à subir ses ordres. Dans le cours de la session suivante, au commencement de 1875, l'honorable monsieur déposa sur le bureau de la Chambre deux contrats du chemin de fer du Pacifique : l'un pour la section No. 13, pour niveler et construire les ponts sur la ligne alors projetée entre le lot de ville de Fort William jusqu'à Shebandowan, à l'ouest, pour $406,904, longueur de 45 milles ; l'autre pour la section 14, de Selkirk, sur la rivière Rouge, jusqu'au lac Travers, soixante-dix-sept milles, pour $402,950.

Durant l'été de 1876, il adjugea le contrat No. 25 pour la section 25, de Sunshine Creek, où aboutissait la section No. 13, jusqu'à la rivière des Anglais, 80 milles, et pour le ballastage et la pose des lisses depuis Fort William jusqu'à la rivière des Anglais, 112½ milles, à raison de $1,037,061 ; et en janvier 1877, pour la section No. 15, du lac Travers à Keewatin, 38¼ milles, y compris le ballastage et la pose de la voie des sections No. 14 et No. 15, pour $1,594,486. En demandant à la Chambre de sanctionner les contrats pour les sections 13 et 14, il demanda aussi l'autorisation d'adjuger la section 15, du lac Travers à Keewatin, et une discussion s'éleva entre l'honorable monsieur (M. Mackenzie) et l'honorable ministre actuel des chemins de fer (sir Charles Tupper), qui dit entre autres choses :

" La déclaration faite par l'honorable premier ministre (M. Mackenzie) fournit un exemple des mieux applicables et des plus frappants de l'imprudence que l'on commet en adjugeant des contrats avant d'avoir fait faire des études qui mettent les entrepreneurs à même de juger de la quantité d'ouvrage qu'ils auront à exécuter."

Ce à quoi M. Mackenzie répondit :

" Il a été fait une étude fort minutieuse de cette section. On ne saurait faire une étude plus soignée, un examen plus minutieux que

les travaux de ce genre exécutés sur ces trente-sept milles. Jamais étude pareille n'a été faite sur l'Intercolonial."

L'honorable monsieur (M. Mackenzie) fait aujourd'hui l'aveu fort maladroit qu'il a adjugé les contrats d'après les études faites par les ordres de ses prédécesseurs, mais il sait parfaitement que la ligne de Kaministiquia n'avait pas été choisie de préférence à celle de Nepigon, avant son arrivée au pouvoir, et, par conséquent, il n'y a pas eu d'étude minutieuse faite avant l'époque où il adopta un tracé. Le lot de ville de Fort William n'était pas alors en question pour fixer le terminus. M. Fleming a déclaré, dans sa déposition devant un comité d'enquête sur l'adjudication des contrats, que quand la ligne de Fort William à Shebandowan a été adjugée, on ne savait pas où elle aboutissait ; et, de fait, elle n'aboutit aucunement à Shebandowan, et les dépositions données devant un comité dont l'honorable monsieur était membre ont démontré qu'il était impossible de tracer une ligne praticable jusqu'à Shebandowan.

Si M. Fleming a été partie à l'adjudication des contrats, il n'agissait, après tout, que suivant les instructions de l'honorable monsieur ; et je dirai, à ce propos, que je n'ai jamais rien entendu, dans cette Chambre, de plus injuste et de moins généreux que l'attaque dirigée aujourd'hui par l'honorable monsieur contre l'ingénieur en chef, dans le fol espoir de se mettre lui-même à l'abri. Cette attaque est une preuve palpable que les contrats ont été adjugés sans la moindre connaissance de la ligne ; qu'ils ont été adjugés sur des bordereaux indiquant les quantités spécifiques au hasard, sans aucune connaissance de la nature du terrain et qui ont été dressés ici, à Ottawa ; qu'aucune étude, pas même une étude préliminaire, n'avait été faite sur la section 14 ; que la section 13 a été adjugée alors que les ingénieurs ne savaient même pas quelle direction prendrait la ligne ; que l'étude élaborée et complète de la section 15 était simplement une ligne tirée à l'œil, avec l'aide de la boussole, par M. Carre, qui déclare qu'aucun homme vivant—d'après les données ainsi fournies, les seules sur lesquelles les quantités sont basées—ne pouvait donner une idée de ce que coûteraient les travaux.

M. Fleming dit que la section 13 n'a pas été complètement étudiée avant l'adjudication ; que " les travaux d'exploration ont été faits à la

hâte," et qu'il représenta au ministre que les quantités indiquées n'étaient aucunement exactes relativement au coût final des travaux, mais n'étaient qu'un moyen de comparer les soumissions. Lorsque la section fut adjugée, " nous ne savions pas, dit-il, où elle aboutirait." Il nous informe, en un mot, que tous ces travaux préliminaires avaient été faits à la hâte, ici, à Ottawa, sur une esquisse grossière fournie par l'ingénieur en charge. Les hommes engagés par les entrepreneurs pour travailler sur la section 13 dûrent rester oisifs pendant le temps nécessaire aux ingénieurs pour tracer la ligne, et les entrepreneurs ont été payés par le gouvernement pour le temps ainsi perdu. Sur la section 14, les ingénieurs arrivèrent, pour faire les études, en même temps que les entrepreneurs qui venaient pour commencer les travaux. Nous avons vu que, sur la section 15, les études se réduisirent à tracer une ligne d'essai, et on a découvert que les études, sur la section 15, n'étaient pas mieux faites pour l'adjudication des contrats.

De tout cela il est résulté que, dans certain cas, les quantités ont été énormément exagérées, et que, dans d'autres, il y a eu des réductions qui prêtent à commentaire ; que, dans tous les cas, les quatre sections qui, d'après les déclarations solennelles de l'honorable monsieur, devaient coûter $24,500 par mille, ou la moitié de ce qu'a coûté l'International, coûteront $40,000 par mille ; que cette augmentation a eu lieu sous l'administration de l'honorable monsieur, et qu'il en avait ou devait en avoir connaissance lorsqu'il a répété sa déclaration relativement au montant des frais de construction ; il devait savoir aussi que M. Fleming ne l'avait aucunement autorisé à faire cette déclaration en face de montants problématiques des contrats.

Les observations que je viens de faire s'appliquent directement aux sections 13, 14 et 15. Quant à la section 15, l'honorable monsieur a prétendu que des études élaborées et complètes avaient été faites ; mais l'honorable monsieur avait ou aurait dû avoir des preuves que ces études ont été faites, avant de faire à la Chambre les déclarations que nous avons entendues en 1875. Où sont les documents ? Nous avons vu que rien ne peut être plus fallacieux. L'honorable député de Lambton, qui était alors ministre responsable, a pris des engagements importants qui obligent le pays à adopter les termini du Fort William

et de Selkirk, termini dont l'un implique une spéculation flagrante, et l'autre une erreur coûteuse, pour le moins, qui a coûté au pays, d'après ce que nous dit M. Carre, ingénieur de division, une somme de $360,000, uniquement parce que le tracé n'avait pas été fait et que les contrats ont été adjugés à la hâte, sur des quantités imaginaires.

Toute personne qui connait l'honorable monsieur ne pourra supposer un seul instant qu'il ne le croyait pas entièrement responsable de ces adjudications, et qu'il ne savait pas ou ne devait pas savoir parfaitement où en étaient les explorations sur une ligne qu'il avait fixée lui-même. L'honorable monsieur perd son temps à attaquer son ingénieur en chef pour des erreurs, ou quelque faute plus grave, dont le pays a bien raison de le tenir seul responsable.

Sur la section No. 13, adjugée moyennant $406,994, on n'a fait qu'une partie des travaux, mais les frais de construction de toute la ligne ont été de beaucoup augmentés. La section 14 fut adjugée pour $402,950, et les travaux exécutés ont coûté $722,264.

La section 25 avait été adjugée pour $1,037,061 ; les travaux qu'on y a exécutés en vertu du contrat ont coûté $1,384,639.

La section 15 a été adjugée pour $1,594,085 ; jusqu'au 1er janvier 1879, on évalue que les travaux ont coûté $2,525,000.

Dans tous les cas, certaines quantités indiquées sur les contrats ont été considérablement augmentées. Sur la section 15, par exemple, les excavations dans la terre, à 33 centins la verge, ont été portées de 1,000,000 à 1,950,000 verges cubes.

Sur la section 15, la quantité des mêmes excavations, à 37 centins la verge, a été portée de 80,000 verges à 1,657,000 verges, et on prétend qu'il y aura encore une augmentation de 1,300,000 verges.

Dans tous les cas, il y a eu un changement radical dans l'exécution des travaux sur la section 15 : on a supprimé des travaux de charpente pour y substituer le roc et la terre. Cette substitution eut lieu dans l'été de 1878.

On a essayé de faire croire au comité que ce changement n'a pas eu lieu lors du retour de M. Rowan à Ottawa à cette époque ; mais les

dépositions, devant les comités du Sénat et de la Chambre des Communes, prouvent le contraire.

Pour la section No. 15, on avait préparé et annoncé trois séries différentes de soumissions. L'annonce finale était pour le mois de septembre 1876. Le plan consistait à remplir les vides avec des charpentes en treillis et de ne faire d'autres terrassements que ceux qui seraient nécessaires pour mettre les rocs à nu. Chose étrange, cette clause exigerait l'emploi, sur la ligne, de quinze milles environ de bois de construction que la région ne fournit pas.

Quand les contrats furent adjugés, et même dès que les soumissions furent demandées par avis publics, monsieur Fleming s'absenta du Canada. Monsieur Marcus Smith, ingénieur en chef intérimaire, était dans l'Ouest et télégraphia de Winnipeg à l'honorable député de Lambton, après l'ouverture des soumissions, d'attendre son retour si le contrat No. 15 n'était pas adjugé. Mais cela ne cadrait point avec les vues de l'honorable monsieur.

Les soumissions furent reçues—il y en avait vingt et une—et celle de MM. A. P. Macdonald et Cie., pour $1,443,175, était la plus basse. On leur donna avis de commencer les travaux, et ils prirent des arrangements pour exécuter le contrat et fournir des cautions. Mais pendant qu'ils prenaient leurs dispositions, ils apprirent qu'on avait accordé à l'entrepreneur de la section 14, deux ans de plus pour exécuter son contrat. La pose des lisses sur cette section était incluse dans ce contrat, dont l'exécution complète était nécessaire pour permettre à MM. Macdonald et Cie. de faire venir leurs matériaux et provisions pour la section 15. Les entrepreneurs de la section 14 étaient MM. Sifton, Ward et Cie., chauds partisans de l'honorable monsieur, et il y a de bonnes raisons de croire que le délai était déjà accordé quand on constata que la soumission de MM. A. P. Macdonald et Cie. était la plus acceptable.

M. MACKENZIE : Pas du tout.

M. PLUMB : Je n'accepte aucunement le " pas du tout " de l'honorable monsieur, car je crois que je pourrais facilement prouver ce que j'avance.

M. MACKENZIE : Eh ! bien, faites votre preuve.

M. PLUMB: MM. A. P. Macdonald et Cie. acceptèrent le contrat étant sous l'impression que le gouvernement exigerait que Sifton, Ward et Cie. terminassent leurs travaux à l'époque spécifiée. Ils écrivirent au département, l'informant de ce qu'ils avaient appris et lui rappelant que les prix auxquels ils avaient fait soumission étaient basés sur la supposition que le contrat de Sifton, Ward et Cie. serait exécuté à temps pour permettre à Macdonald et Cie. de poser la voie, sur la section 14, au mois d'août 1877. Ils terminaient en demandant si ce délai avait été accordé et en disant: " Il serait imprudent de notre part de passer le contrat sans avoir les avantages que les devis et formes de soumissions nous ont fait espérer et sur lesquels nous avons basé nos calculs." Or, quelle fut la réponse à cette juste demande? Il ne faut pas oublier que la maison A. P. Macdonald est parfaitement responsable et que toute personne, dans son intérêt particulier ou dans l'intérêt public, doit tenir à négocier avec elle. Mais le gouvernement ne donna aucune explication satisfaisante. M. Braun invite, sur un ton bref, ces messieurs à exécuter leur contrat. MM. A. P. Macdonald et Cie. répondirent:

" Montréal, le 16 octobre 1876.

" MONSIEUR,—En réponse à votre communication du 14 courant, nous avons l'honneur de vous informer que nous ne pouvons passer contrat pour les sections 14 et 15 du chemin canadien du Pacifique, pour les raisons exposées dans notre lettre du 13 courant.

" Nous refusons donc respectueusement de signer le dit contrat, en ajoutant que si l'honorable ministre des travaux publics juge à propos de modifier sa décision, nous serons heureux de conclure.

" Nous avons l'honneur d'être,
" Monsieur,
" Vos obéissants serviteurs,

" A. P. MACDONALD,
" ROBERT KANE.

" A M. F. BRAUN, secrétaire,
" Département des travaux publics,
" Ottawa."

Martin, Charlton et Cie. étaient ensuite les plus bas soumissionnaires ; le montant de leur soumission était de $1,540,000, près de $100,000 de plus que la soumission de MM. A. P. Macdonald et Cie., dont la soumission venait d'être écartée. Le contrat leur fut adjugé. Le négociateur semble avoir été M. Charlton, qui, pendant plusieurs semaines, s'occupa de fournir diverses garanties pour l'exécution du contrat. On peut dire que son objet principal était d'obtenir du délai. Pendant qu'il échange une correspondance active avec l'honorable député de Lambton, un nouvel acteur apparaît sur la scène ; ce n'est rien moins que M. Joseph Whitehead, dont voici, *in extenso*, une lettre fort caractéristique adressée à l'honorable député de Lambton :

" Ottawa, le 28 novembre 1876.

" CHER MONSIEUR,—C'est l'impression générale, au dehors, que vous allez adjuger le contrat de la section 15 à Charlton et Cie., qui vont le transférer à des Américains de New-York, et l'on croit qu'en agissant ainsi, vous allez faire une grave erreur, car chacun sait que Charlton n'a jamais eu l'intention de lever une seule motte de terre sur la section No. 15 ; il veut seulement réaliser quelqu'argent, comme il a fait sur le canal Grenville, lorsqu'il a vendu son contrat à MM. Cooke et Jones qui lui ont payé six mille dollars.

" Maintenant, si vous adjugez le contrat de la section No. 15 à MM. Sutton et Thompson, je garantis que le nivellement, la pose de la voie et le ballastage seront exécutés au complet et que la locomotive circulera, sur la section 15, vers la moitié d'août prochain. Je garantis, en outre, que la section 15 sera complètement terminée vers l'automne de 1878, et pour chaque jour de retard, s'il y en a, d'après chacune des deux dates sus-mentionnées, vous aurez les meilleures garanties que le gouvernement recevra cinq cents piastres, et c'est là le seul moyen de mettre de la vie dans cette entreprise du chemin de fer du Pacifique, où il n'y en a pas encore eu.

" J'espère que vous excuserez la liberté que je prends de vous écrire ce billet ; je n'ai d'autre objet en vue que de vous faire connaître l'opinion au dehors, et vous devez admettre que la soumission de Sutton et Thompson n'est pas extravagante. De mon côté, je suis parfaitement sûr que ce que je vous ai dit sera fait.

" Je demeure,

" Votre obéissant serviteur,

" JOSEPH WHITEHEAD,

" A l'honorable ALEXANDER MACKENZIE."

MM. Sutton et Thompson, de Bradford, Ontario, recommandés par M. Whitehead, venaient ensuite sur la liste des soumissionnaires. Leur soumission était de $1,594,085, ou, comme le dit M. Mackenzie dans un mémoire dont je donnerai lecture, $1,594,155, soit une bagatelle de $150,980 de plus que MM. Macdonald et compagnie. Peu de temps après la date de la lettre de M. Whitehead, le tardif M. Charlton semble découragé. Voici ce qu'il écrit :

" J'ai eu tant de malheureuses difficultés à me procurer, pour une aussi forte somme, des cautions satisfaisantes pour le gouvernement, et je suis tellement fatigué et découragé de la position dans laquelle je me trouve par suite du mauvais état de ma santé, que je me vois, avec grand regret, obligé de renoncer à une si importante entreprise, d'autant plus que tous les hommes d'expérience dont j'ai demandé l'avis, assurent à mes associés et à moi-même que l'on ne peut exécuter les travaux d'une manière satisfaisante pour le prix que j'ai demandé.

" Je prie donc l'honorable ministre des travaux publics de m'autoriser à retirer ma soumission et de renvoyer à M. Beard, de Brooklyn, qui se proposait de prendre part à l'entreprise, le dépôt qu'il a fait. Je demanderai aussi qu'on me renvoie les papiers que j'ai déposés pour former la balance de la garantie."

Enfin, dans un dernier accès de désespoir, il envoie le télégramme que voici :

" Compagnie de telegraphe de Montréal,
" Le 27 décembre 1876.

" (*Par télégraphe de Montréal.*)

" F. Braun,
" Département des travaux publics.

" Des dissensions intérieures venant s'ajouter à une pression extraordinaire du dehors, ne me laissent pas d'autre alternative que de retirer ma soumission.

" (Signé) E. J. Charlton."

M. Martin semblait ignorer alors le dilemme dans lequel M. Charlton se trouvait placé et les conséquences qui en étaient résultées. Mais en apprenant que M. Charlton n'avait pas fourni les cautions requises,

il écrivit la lettre suivante, deux jours après le télégramme si triste mais si expressif que je viens de lire :

" Ottawa, le 29 décembre 1876.

" *In Re* section 15, chemin de fer canadien du Pacifique.

" MONSIEUR,—Je viens d'apprendre, avec grande surprise, par les officiers de votre département, que E. J. Charlton a retiré notre soumission commune pour la construction de la section 15 du chemin de fer canadien du Pacifique. Il a fait cette démarche à mon insu et sans mon consentement.

" Je suis prêt à déposer le montant exigé par le gouvernement et à exécuter les travaux que la dite soumission mentionne ou implique.

" J'offre maintenant de me conformer à toutes les conditions du gouvernement, telles qu'indiquées dans les annonces demandant des soumissions pour la dite entreprise, et, dans notre soumission commune, je protestais d'ailleurs contre tous les actes pouvant m'enlever le dit contrat.

" Dans l'espoir que justice me sera rendue,

" Je demeure, monsieur,
" Votre bien respectueux serviteur,

" (Signé) PATRICK MARTIN.

" A l'honorable ministre des travaux publics du Canada,
" Ottawa."

On ne semble pas avoir fait de réponse à la protestation de monsieur Martin. On remarquera aussi que l'ingénieux monsieur Charlton semble être fort répandu dans le monde, parce que le 28 décembre, MM. Baird et Cie., de New-York, écrivaient au département qu'il les avait traités d'une manière honteuse ; qu'ils étaient allés à Montréal pour le voir, étaient restés là trois jours et n'avaient pu le trouver. Ils demandaient l'autorisation de faire un dépôt et de prendre le contrat aux termes de la soumission de Charlton.

La soumission la plus basse ensuite était celle de messieurs Sutton et Thompson, que M. Whitehead recommandait fortement d'accepter ;

un mémoire, signé par M. Mackenzie, recommande, dans les termes suivants, que leur soumission soit acceptée :

" 30 décembre 1876.

" (*Memorandum.*)

" Le soussigné fait rapport que des soumissions ayant été demandées pour la construction de la section No. 15 du chemin de fer canadien du Pacifique, il en a été reçu vingt-une, au prix des cédules, et dont les montants complets varient de $1,443,175 à $2,950,000.

" Que les compagnies dont les soumissions sont successivement les plus basses, messieurs Macdonald et Kane et messieurs Martin et Charlton, ne peuvent fournir les cautions nécessaires.

" Que la troisième soumission, dans l'ordre des montants, est celle de messieurs Sutton et Thompson, de Brantford, pour $1,594,155 (un million cinq cent quatre-vingt-quatorze mille cent cinquante-cinq piastres).

" Que cette maison est prête à faire le dépôt nécessaire de cinq pour cent, en numéraire, et se propose de s'adjoindre M. Joseph Whitehead, entrepreneur, de Clinton, Ontario.

" Le soussigné recommande donc que la soumission de messieurs Sutton et Thompson soit adoptée et qu'ils soient autorisés à s'adjoindre monsieur Whitehead, comme ils le proposent.

" Respectueusement soumis.

" (Signé,) A. Mackenzie,
" Ministre des travaux publics."

On voit donc que le lendemain du jour où Martin offrait la garantie, et trois jours après que monsieur Charlton se retirait en termes si émouvants, le contrat fut adjugé à messieurs Sutton et Thompson, et, chose étrange ! le désintéressé monsieur Whitehead consentait à mettre un peu plus de vie dans l'entreprise du chemin de fer du Pacifique en devenant d'abord l'associé nominal de la compagnie, puis en prenant, plus tard, tout le contrat lui-même.

On observera aussi que, dans le mémoire que je viens de lire, monsieur Mackenzie, pour motiver l'adjudication du contrat à Sutton et Thompson, déclare que A. P. Macdonald et Cie., et Martin et Charlton n'avaient pu fournir les garanties nécessaires. Quant à A. P. Macdonald

et Cie., nous savons qu'ils étaient indubitablement à même de fournir la garantie, mais on les a écartés d'une autre manière.

Cette assertion n'était pas plus vraie pour Martin et Charlton ; car Martin, dans la lettre que je viens de lire, offre formellement de fournir ample garantie et proteste parce qu'on veut lui enlever le contrat. Tout entrepreneur a le droit de faire le marché le plus avantageux qu'il peut, et mon intention n'est point d'accuser M. Whitehead ou de dire quoi que ce soit contre lui. Dans la soumission de MM. Sutton et Thompson, le prix du bois de service était si faible et la quantité si énorme qu'il eût été absolument impossible de le livrer. On n'en trouvait pas dans la région, et je prétends que l'honorable ministre des travaux publics, en faisant un changement radical dans la construction de cette section, changement qu'il semble avoir décidé immédiatement avant de demander des soumissions et en l'absence de ses deux principaux ingénieurs, aurait dû s'assurer que l'on pouvait trouver du bois de service dans les environs des travaux.

Je désire donc que le pays et la Chambre comprennent bien qu'il était responsable de l'adjudication, du principe adopté pour les plans et qu'il ne faut aucunement prétendre que l'adjudication a eu lieu pendant que monsieur Fleming se trouvait au Canada et sur son avis.

M. Whitehead n'avait pas commencé les travaux sur sa section depuis longtemps, lorsque M. Rowan, ingénieur-résidant, lui ordonna de changer radicalement le mode de construction en substituant une levée de roc et de terre aux travaux de charpente. La lettre ordonnant le changement disait que la charpente est périssable et sujette à destruction par le feu. Ja suppose que, sans être du métier, tout homme de bon sens doit savoir que le bois est une substance qui se détériore par l'usage et prend feu quand elle y est exposée. Mais monsieur Rowan a eu soin de ne pas dire que le bois nécessaire pour les charpentes n'existait pas dans la région. Chacun sait que l'usage de charpentes, en pareils cas, est une imprudence dangereuse.

Mais je suppose que l'honorable monsieur avait ses raisons pour adjuger le contrat à un prix comparativement faible, et il semble avoir promptement consenti à transférer le contrat à des entrepreneurs qui demandaient $140,000 de plus que le plus bas soumissionnaire ; en

outre, il avait aussi des raisons pour donner la préférence à M. Whitehead. Je ne me tromperai pas beaucoup en disant que, lorsqu'il exigea qu'on emploierait le bois, il savait parfaitement que la chose n'était pas praticable. Le contrat pour les ouvrages en bois était accepté à des prix ruineux pour l'entrepreneur ; mais lorsqu'on substitua la terre et le roc aux constructions en bois, il y trouva un avantage énorme.

La quantité de pierres détachées, à $1.75 par verge, a été exactement doublée. La quantité de roc solide, à $2.75, a été portée de 300,000 à 525,646 verges. Nous avons vu que la modeste quantité de terrassements à 37 centins la verge — prix qui n'est pas tout à fait aussi modeste — avait été portée de 80,000 verges à 1,657,000 verges, et l'on nous dit qu'il faudra encore 1,300,000 verges de plus.

M. Fleming approuva le changement proposé et écrivit une lettre à l'ex-premier ministre, lui recommandant de l'adopter. Ce dernier, dans sa déposition devant le comité, a déclaré qu'il approuvait lui-même le changement, mais qu'il ne jugeait pas à propos de le recommander au conseil. Toutefois, M. Rowan, l'ingénieur qui dirigeait les travaux, quitta Ottawa tout à fait persuadé que ce changement devait être fait, comme il l'a déclaré aussi devant le comité. M. Fleming partit pour l'Angleterre le lendemain, après avoir approuvé, par écrit, le changement recommandé par M. Rowan, et persuadé que sa recommandation était approuvée par le ministre.

M. Mackenzie prétend qu'il a été en communication constante avec M. Smith, après que M. Fleming eût fait sa recommandation et antérieurement au départ de M. Smith pour le Nord-Ouest, et qu'il a complètement discuté avec lui toute la question du chemin de fer. Chose étrange, il n'a jamais jugé à propos le changement proposé de la section 15, l'une des questions les plus importantes dans tout le projet. A son arrivée à Winnipeg, M. Smith constata que l'on travaillait d'après le plan modifié, ce dont il rejette—et avec raison, je crois—toute la responsabilité.

La déposition de monsieur Rowan n'est pas tout à fait satisfaisante, mais je laisse cela de côté. Je dois dire, en justice pour monsieur Fleming, qu'il n'est aucunement responsable de la pusillanimité de son chef, l'ex-ministre des travaux publics. On connaît la tendance de mon-

sieur Fleming à construire la voie d'une manière trop dispendieuse pour le Nord-Ouest.

Il n'est guère possible qu'il ait voulu risquer sa réputation en recommandant une construction aussi étrange, aussi impraticable que celle qui est indiquée dans le contrat pour la section 15, et nul doute que le changement recommandé était opportun, sinon impérieusement nécessaire, et que le gouvernement actuel n'avait d'autre alternative que de l'accepter. Le mal a été fait au début. L'ex-premier ministre ne peut rejeter la responsabilité sur personne, et il ne devrait pas, dans cette assemblée, essayer de la rejeter sur un homme que sa position empêche de se défendre. Le fait est que personne ne veut prendre cette responsabilité. Chacun semble avoir un moyen commode de s'y soustraire; mais c'est une honteuse lâcheté de dire que cette responsabilité retombe sur monsieur Fleming. L'honorable monsieur sait qu'après le changement, les rapports périodiques de monsieur Rowan n'ont pas été faits avec toute la promptitude et la régularité désirables. Le contrat était rédigé de telle sorte qu'on pouvait augmenter les dépenses de plus d'un million de dollars, et ce n'est pas tout. La même chose a eu lieu pour l'embranchement de la baie Georgienne. C'est après avoir adjugé un contrat dans l'ignorance complète de la région que devait traverser la ligne, que l'honorable monsieur ose, ce soir, accuser le gouvernement actuel d'avoir négligé de construire l'embranchement de la baie Georgienne et de manquer de promesse à la province de Québec! Le contrat étrange accordé à feu monsieur Foster a été condamné de temps à autre, et on ne nous a point donné d'explications satisfaisantes à ce sujet. Ce contrat était aussi pour des travaux sur une section qu'aucun ingénieur n'avait jamais vue. Bien que l'honorable député de Lambton ait essayé d'éluder toute responsabilité au sujet de ces contrats, je l'en tiendrai responsable et le pays fera de même. Je répète que l'honorable monsieur savait ou devait savoir qu'on n'avait point fait d'études convenables sur aucune de ces sections. L'honorable monsieur affirme hardiment, en présence de ces faits, qu'il avait parfaitement le droit de dire au pays qu'il allait construire la ligne sur le parcours de ces quatre sections, à des prix moitié moindres que ceux qui ont été payés sur le chemin de fer Intercolonial.

Je sais que l'honorable monsieur s'est trompé dans ses calculs. Il est trop tard pour rejeter la responsabilité sur d'autres ; elle appartient à lui seul. Il est également responsable de ce système hybride de navigation interrompue, ce mélange d'eau et de vase qu'il a essayé à "utiliser," pour me servir de son expression favorite, entre Fort Savanne et Keewatin. Si l'honorable monsieur eût réussi dans ce projet, il aurait pu faire passer sur son portage, d'après la première soumission, exactement la charge de cinq chars de grains, soit 1,665 minots, et, en se livrant à cet exercice depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation, il aurait fait transporter, durant la saison, 280,000 minots de grain, soit environ la valeur de six cargaisons de navire. Si cette ligne bâtarde avait fonctionné depuis la fin des récoltes jusqu'à la clôture de la navigation, il n'aurait pu expédier que quatre vingt mille minots ou environ une cargaison et demie.

A l'une des extrémités de cette ligne, il y aurait eu 112 milles de chemin de fer dont la construction aurait coûté $40,000 par mille, soit $4,400,000 de plus, ce qui aurait donné un total de $8,800,000. Pour les écluses de Fort Frances et l'amélioration de la ligne mixte, chemin de fer, eau et tramway, il aurait dépensé environ $500,000 de plus, et toutes ces dépenses auraient été faites pour une ligne par laquelle on n'aurait pu expédier que 280,000 minots de grain. L'intérêt sur le capital de construction aurait représenté $2 pour chaque minot que l'on aurait pu faire passer sur la ligne.

L'honorable monsieur a défendu ce projet encore aujourd'hui. Si l'honorable monsieur eût jeté à l'eau chacun des dollars qu'il a dépensés pour les écluses de Fort Frances, il n'aurait pas pu les mieux gaspiller. Il n'y avait absolument rien d'utile dans ce projet.

L'honorable monsieur a fait des citations de plusieurs rapports concernant le Nord-Ouest. Il a dû se donner bien de la peine pour trouver toutes les choses qu'il a mentionnées au préjudice de cette région. Un destin moqueur, impérieux et cruel semblait le pousser à suivre les errements de l'honorable monsieur qui a parlé avant lui (M. Blake), et le forcer à condamner le Nord-Ouest et les projets qu'il avait partout prônés lui-même et auxquels, jusqu'à présent, il avait donné son plus ferme appui.

Pendant cette session, l'opposition semble avoir une tactique bien arrêtée qui lui semble inspirée par le nouvel aspirant à la place de chef du parti. D'abord, tout le chœur sonne la charge contre la politique nationale, qui, à l'entendre, a ruiné le pays sans espoir. Puis l'honorable député de Norfolk-Nord propose sa résolution condamnant le programme de l'administration en ce qui concerne les terres du Nord-Ouest, et s'efforce patriotiquement de démontrer qu'il n'y a pas possibilité de les utiliser, que la région située au sud de la nôtre offre tous les avantages possibles, et que nous n'avons rien de pareil à offrir aux colons. Mais une majorité écrasante rejette sa proposition. Il a dû être surpris de voir que ces idées et son système ne sont aucunement d'accord avec le grand organe du parti à Toronto.

L'acte suivant, dans ce drame lamentable, a été le discours de l'honorable député de Durham-Ouest, conséquence logique de ce qui avait précédé. Les honorables messieurs de la gauche ne pouvaient faire un exposé plus sombre de leurs vues anti-patriotiques. Nous pouvons nous féliciter d'avoir entendu le plus triste passage de leurs harangues, qui ne sont point celles d'hommes qui veulent le bien de leur pays.

Quand même ils auraient eu quelque raison de parler ainsi, ils ne devaient point, par patriotisme, montrer le côté sombre du tableau et encore moins l'assombrir davantage par des déclarations erronées. Je regrette que l'opposition ait adopté une tactique qu'elle regrettera, je pense, avant la fin de l'année. Toutefois, l'honorable député de Lambton diffère sur un point avec l'honorable député de Durham-Ouest, je veux parler de la prospérité complète des Etats-Unis. Il nous dit que le tarif protecteur a ruiné leur commerce maritime.

L'extrait suivant d'une autorité qu'il ne reniera pas réfute cette assertion :

" Nous avons à notre porte des exemples qui devraient nous guider relativement aux avantages de la protection.

" Les Etats-Unis ont adopté un tarif protecteur sous l'opération duquel leurs manufactures ont prospéré jusqu'à ce qu'en 1870, leurs produits soient arrivés à représenter une valeur de $4,253,000,000 ; dans ces manufactures, on donne de l'emploi à 2,000,000 d'ouvriers auxquels on paie un total de $775,000,000 pour gages seulement.

" On a dit que la protection avait empêché le développement du commerce extérieur de notre pays. Cela peut être ; mais on calcule que le commerce intérieur des Etats-Unis a atteint, l'an dernier, le volume énorme de 200,000,000 de tonneaux, dont la valeur est calculée à $10,000,000,000. Qu'est-ce que le commerce extérieur de ce pays comparé à ce vaste commerce qui va toujours en augmentant sans offrir les fluctuations ni les risques du commerce extérieur ? Voyez quel progrès a fait le commerce de coton dans ce pays.

" Avant l'établissement de droits d'importation sur les cotons, en 1824, les manufactures anglaises anéantissaient tous nos efforts pour établir des filatures aux Etats-Unis ; mais l'imposition d'un droit de 25 pour cent sur les cotons étrangers a eu l'effet, en quelques années, non-seulement de faire surgir des manufactures, mais d'amener la production d'articles meilleurs et moins chers que les mêmes articles importés d'Angleterre avant l'établissement des manufactures américaines.

" En 1860, les Etats-Unis exportaient presque 10 pour cent de tous les cotons manufacturés dans le monde.

" Du moment qu'on eût adopté un tarif protecteur, le prix du fer baissa de plusieurs dollars par tonne, et il se vend aujourd'hui moins cher que ne s'est jamais vendu le fer anglais.

" Le développement du commerce maritime des Etats-Unis est un des plus frappants exemples des avantages d'un tarif protecteur."

Telles sont les opinions d'un monsieur qui a une grande expérience commerciale et dont les opinions ont un grand poids, mais surtout quand il parle statistiques : je veux parler de l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton). Ce que je viens de lire est un passage d'un discours qu'il prononça dans cette Chambre il y a quatre ans, et que je trouve dans le rapport officiel de nos débats.

A cette époque, l'honorable monsieur demandait la protection dont il parlait avec beaucoup de vigueur et de sincérité.

L'honorable premier ministre a été grandement aidé par l'organe du parti libéral à Toronto, lorsque ce journal a récemment calculé la valeur du Nord-Ouest canadien. L'auteur de l'article s'est assez clairement prononcé relativement aux terres que nous proposons de vendre pour couvrir les frais de construction du chemin de fer, et à la grande valeur actuelle et future de la région que la voie ferrée développera. Je crois que l'honorable ministre des finances n'a jamais exagéré la valeur de notre vaste domaine, où des capitalistes seront

bien heureux d'acheter des terres pour les faire cultiver, et où les colons viendront en nombre se faire un "chez soi" confortable Je crois que la question ouvrière, qui devient très menaçante en Angleterre, forcera les hommes d'Etat de ce pays à étudier les meilleurs moyens d'éloigner l'excédant de la population qui compte sur les manufactures pour vivre et qui augmente dans une proportion beaucoup plus forte que les ressources alimentaires du pays. Sous ce rapport, nous offrons à l'Angleterre des avantages précieux, une région et un sol parfaitement adaptés au développement de la race anglo saxonne — un pays où l'émigrant trouvera les lois, les traditions et la loyauté de cette race, et, en réalité, aussi rapproché de l'Angleterre que le cap Finistère (Land's End) l'était de Glasgow il y a quarante ans. Nous avons tout un nouveau monde à la disposition de la mère-patrie, dont la population est trop nombreuse, et les hommes d'Etat anglais seront bientôt forcés de songer à un système de coopération avec le Canada pour développer les territoires du nouveau-monde.

L'honorable député de Durham-Ouest parle de la préférence que les races teutoniques et irlandaises ont pour les Etats-Unis. Cette préférence peut exister; mais nous avons aussi de vastes districts colonisés par des Irlandais, des Ecossais, des Anglais et d'autres races du Nord de l'Europe, districts qui présentent tous les signes d'un développement considérable dans l'avenir. En outre, le sentiment de la loyauté que les honorables messieurs de la gauche semblent ignorer complètement, attirera vers notre territoire, par une préférence et une sympathie bien naturelles, une multitude de colons anglais.

Quant à l'état et l'administration de nos finances, je crois que le gouvernement actuel ne désire aucunement imiter l'extravagance de son prédécesseur et pousser la construction de travaux coûteux, tout en accumulant des déficits. Je crois qu'il suivra une marche différente, si différente que le pays appréciera pleinement le contraste entre la présente et l'ancienne administration, sous ce rapport. Je crois que cette discussion a été ingénieusement soulevée pour alarmer les timides et tromper les ignorants. Mais j'oserai prédire que le but ne sera pas atteint, et que les honorables messieurs que leur position oblige à voter pour la présente résolution, constateront bientôt qu'ils ne rencontrent nulle part de sympathie et n'ont réussi qu'à se plonger dans l'abîme où ils ne peuvent plus attendre de résurrection politique.

DISCOURS DE THOMAS WHITE, ECR., M. P.

(CARDWELL)

Ce qui suit est un rapport du discours prononcé par le député de Cardwell, mardi, le 20 avril 1880, au cours du débat sur le chemin de fer canadien du Pacifique :

M. WHITE (Cardwell) : Monsieur l'Orateur, il est impossible d'exagérer l'importance de la question qui occupe la Chambre depuis trois ou quatre jours. On ne saurait imaginer une question impliquant davantage les intérêts présents et futurs de la Confédération canadienne. Selon moi, elle se présente sous un double aspect : obligation nationale, intérêts matériels du Canada.

Relativement au premier aspect, l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) a dit que l'honorable ministre des chemins de fer s'était " plongé dans des antiquités." Or, comme avocat, l'honorable monsieur doit savoir que tous nos droits dépendent de principes établis de toute antiquité. Quand il a un différend légal à régier entre deux hommes, il ne donne son avis qu'après s'être " plongé dans les antiquités." Nous sommes obligés d'avoir recours au même moyen dans les différends qui s'élèvent entre des sociétés, des parties de sociétés, ou entre des individus.

Je crois que l'honorable député de Durham-Ouest a eu bien mauvaise grâce à se rire de l'honorable ministre des chemins de fer, parce que celui-ci a fait l'historique de la question, et à traiter cet historique de " fouilles dans les antiquités."

Malgré ces plaisanteries, et avec la permission de la Chambre, je prendrai la liberté, moi aussi, de me " plonger dans les antiquités de cette question," de rappeler quelles ont été les relations entre la Confédération et cette province, quelles sont les obligations que nous devons

remplir envers elle. Il n'est pas nécessaire de rappeler l'origine de ce projet. Toutes les personnes qui ont un peu étudié la question du chemin de fer canadien du Pacifique savent que ce ne fut pas, à l'origine, une question de parti, que les deux partis politiques favorisaient sa construction. Toutes les personnes qui ont l'habitude de se tenir au cours des événements, savent de quelle manière énergique l'organe principal de l'opposition dénonça les personnes qui ont oublié que la construction du chemin de fer du Pacifique, d'un océan à l'autre, est pour nous un devoir dont l'oubli nous exposerait à la double accusation de manque de patriotisme et de loyauté à la couronne anglaise.

Les chefs des deux partis n'ont pas cherché à nous convaincre de l'obligation de construire le chemin de fer du Pacifique ; mais ils ont insisté sur la manière de le construire et sur la date à laquelle il doit être construit. Quand la Colombie britannique entra dans la Confédération, nous nous engageâmes à construire le chemin de fer, à le commencer sous un délai de deux ans et à le terminer dans dix ans.

Le gouvernement du jour, agissant d'après les instructions de la Chambre, adjugea le contrat à une compagnie particulière aidée d'une subvention en argent au moyen d'octrois de terres ; et si cette compagnie eût réussi, je crois que le Canada en retirerait aujourd'hui de grands avantages. Qui ne donnerait pas volontiers, aujourd'hui, $30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terres pour voir ce chemin construit d'un océan à l'autre ? Mais ce projet a échoué. Je ne discuterai pas les causes de cet échec, qui sont multiples. Sir Hugh Allan, qui, avec ses associés, obtint le contrat, était malheureusement, je crois, engagé dans d'autres entreprises de chemins de fer, ce qui lui attira la violente hostilité des plus puissantes compagnies de chemins de fer de Londres. Il proposait non-seulement de construire la ligne à travers le continent, mais un chemin de fer reliant Québec à Ottawa et se prolongeant jusqu'au Sault Sainte-Marie, avec embranchement à Toronto, puis se continuant vers l'ouest sur le prolongement du Great Western, pour faire concurrence à la compagnie du Grand-Tronc. Ce projet lui attira la violente hostilité des directeurs et actionnaires du Grand-Tronc, à Londres, qui firent tous leurs efforts pour l'empêcher de réussir. Outre les influences qu'elle avait à Londres, cette puissante corporation fut aidée par des influences de ce côté-ci de l'Atlantique.

Je ne prétends pas blâmer les honorables messieurs de la gauche d'avoir essayé à renverser le gouvernement d'alors ; mais en faisant un retour sur le passé, chacun admettra qu'ils eussent montré plus de patriotisme, eussent mieux servi les intérêts du pays en insistant à ce que la ligne fût construite, et si, en provoquant ici une crise politique, ils n'eussent pas aidé ceux qui, de l'autre côté de l'Atlantique, avaient juré de faire échouer l'entreprise.

Je crois que, malgré l'opposition du Grand-Tronc en Angleterre, sir Hugh Allan aurait réussi, qu'il aurait fait dépenser chez nous des capitaux anglais énormes pour la construction de cette voie ferrée, si l'opposition canadienne n'eût pas provoqué la crise politique dont j'ai déjà parlé. La ligne aurait ainsi été construite par une compagnie puissante qui, par son président, aurait eu le contrôle d'une magnifique ligne de vapeurs, et qui aurait employé, dans le Royaume-Uni, 1,200 agents voyageurs dont chacun serait devenu un agent d'émigration et aurait contribué à peupler nos territoires du Nord-Ouest. Mais la compagnie Allan échoua ; le gouvernement du jour fut défait et les honorables messieurs de la gauche entrèrent en charge. Si les déclarations que nous avons entendues depuis le commencement de ce débat sont acceptables, je crois que l'ancien gouvernement aurait fort bien pu dire à la Colombie britannique : " Nous ne pouvons pas nous en tenir au marché conclu ; veuillez nous libérer de nos engagements ; nous construirons la ligne aussi rapidement que nous pourrons, avec nos ressources." Mais le gouvernement n'adopta pas ce moyen. Au contraire, son premier acte fut de reconnaître l'obligation contractée par le gouvernement libéral, de construire la ligne, malgré ses protestations réitérées, alors et depuis ; que les finances du pays ne permettaient pas d'entreprendre cette construction, et qu'à cette seule condition il pouvait l'entreprendre.

Dans un rapport d'un comité du conseil privé, en date du 8 juillet 1874, sur la mission de M. Walkins en Angleterre, et dans un câblegramme du secrétaire d'Etat au département des colonies—rapport dans lequel la rude main de l'honorable député de Lambton est visible à chaque ligne, nous trouvons, ainsi formulées, les conditions du marché :

" M. Trutch, le délégué du gouvernement de la Colombie britannique, présent à Ottawa pendant la discussion au sujet des conditions de

l'Union, s'exprima dans les termes suivants à une assemblée publique, pour rassurer ceux qui craignaient que l'on vînt à donner une interprétation aussi exagérée à des obligations d'une pareille gravité :

" Lorsqu'il vint à Ottawa l'année dernière, en compagnie de ses co délégués, ils firent, avec les membres du conseil privé, une estimation de l'argent et du temps qu'il faudrait mettre pour construire la ligne, et ils en vinrent à la conclusion qu'on pourrait la construire dans l'espace de dix ans aux conditions telles que proposées. Si, au lieu de dix ans, il eût été question de douze ou dix-huit ans, on y aurait consenti avec un égal empressement, vu que tout ce que l'on désirait, c'est que la ligne se construisît le plus tôt possible. La Colombie britannique s'était unie avec le Canada, et cette union s'était opérée dans le but de faire certains travaux publics ; mais avant que personne n'eût élevé la voix de manière à faire comprendre que le gouvernement allait emprunter cent millions de piastres, ou taxer la population du Canada et de la Colombie britannique afin de faire ces travaux dans un certain temps (bruyants applaudissements), on l'accusait d'avoir fait un véritable marché de Juif ; mais Shylock lui même n'aurait pas demandé " sa livre de chair, " si on eût dû la prendre sur son propre corps. (Rires et applaudissements.)"

" Ces expressions font voir à l'évidence que les conditions arrêtées étaient plutôt suggestives qu'impératives sur le mode qu'on devrait suivre, et qu'on devait les interpréter d'après les circonstances, vu que d'après l'essence même de l'obligation contractée, les travaux devaient se poursuivre avec une diligence telle qu'elle n'entraînerait pas des dépenses trop considérables, et qu'elle n'augmenterait en aucune façon les taxes alors existantes."

Dans un autre rapport du conseil, en date du 23 juillet, l'honorable monsieur répète la même déclaration, d'une manière plus positive :

" Il avait été parfaitement reconnu, avant la retraite du dernier ministère, que l'une des conséquences de la visite en Angleterre des directeurs de la compagnie Allan démontrait l'absolue nécessité de reculer d'au moins quatre ans l'époque fixée pour commencer les travaux de construction. "

Or, c'est avec cette entente que l'ex-premier ministre entama les négociations dont nous avons à nous occuper. Il aurait parfaitement bien pu dire à la Colombie britannique, en ce moment : " Nous ne pouvons construire ce chemin de fer ; mais nous ferons tout notre possible pour en pousser la construction à travers le continent, et nous réunir à vous le plus tôt que faire se pourra, aussi vite que les ressources du pays le permettront, et vous pouvez compter sur notre

bonne volonté et notre bonne foi." Ce langage eût été d'autant plus opportun, vu l'état de nos finances à cette époque.

L'honorable ministre des finances venait justement d'augmenter nos taxes de $3,000,000 au moment où l'ex-premier ministre envoya son délégué à la Colombie britannique et souscrivit aux conditions Carnarvon. Il ne tint donc point ce langage. Il envoya un délégué, M. Edgar, à la Colombie britannique, pour faire une offre, sans exercer de pression, mais une offre conforme à l'idée qu'il se faisait des obligations contractées avec la Colombie britannique. Je ne rappellerai pas les incidents de cette mission, ne voulant retenir la Chambre que le moins possible. Dans le rapport du conseil privé que j'ai déjà cité, les propositions avancées par l'honorable député de Lambton sont ainsi résumées :

" Les propositions faites par M. Edgar comportaient qu'il serait dépensé immédiatement dans la Colombie britannique une somme d'argent considérable, nullement prévue par l'acte d'Union, et ce, pour la construction d'un chemin de fer sur l'île de Vancouver, du port d'Esquimalt jusqu'à Nanaïmo, somme que l'on offrait à la partie de la province la plus habitée comme compensation pour la prolongation du délai nécessaire pour achever le chemin sur la terre ferme. Les propositions contenaient également une obligation de la part du gouvernement fédéral de construire immédiatement un chemin ou route ainsi qu'une ligne télégraphique à travers le continent, et de dépenser chaque année dans la province une somme de pas moins d'un million et demi pour les travaux du chemin de fer sur la terre ferme, outre les sommes qui pourraient être dépensées à l'est des Montagnes-Rocheuses, faisant une moitié de plus que toute la somme qui serait dépensée annuellement sur toute la ligne."

Dans une dépêche en date du 16 août 1874, lord Carnarvon explique comment il comprenait ces propositions. Comme il importe beaucoup que l'on sache bien quelles offres ont faites les honorables messieurs de la gauche alors qu'ils étaient au pouvoir, je citerai textuellement cette partie de la dépêche :

" Les propositions faites par M. Edgar de la part du gouvernement canadien, au gouvernement de la province de la Colombie britannique, peuvent s'énoncer comme suit :

1. Commencer de suite et achever bientôt un chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo ;

2. N'épargner aucune dépense pour localiser le plus promptement possible la ligne qui doit être suivie par le chemin de fer sur la terre ferme ;

3. Construire immédiatement une route carrossable et une ligne télégraphique tout le long du parcours du chemin de fer de la Colombie britannique, et de continuer cette ligne télégraphique à travers le continent ;

4. Du moment que les explorations et le chemin sur la terre ferme seront terminés, dépenser au moins un montant de $1,500,000 tous les ans pour la construction du chemin de fer dans les limites de la province."

Lord Carnarvon suggéra deux amendements à ces conditions : d'abord, que la dépense annuelle serait de deux millions au lieu d'un million de dollars ; en second lieu, que la ligne serait achevée en 1890. Le gouvernement accepta la première de ces propositions dans les termes suivants, qui, on peut bien le supposer, sont les propres paroles de l'honorable député de Lambton :

" Quant à la seconde proposition, le comité recommande que lord Carnarvon soit informé (dans le cas où il deviendrait impossible d'arriver à un réglement par l'acceptation de la première offre), que le gouvernement consentira à ce qu'après l'achèvement de l'exploration, les déboursés annuels pour la terre ferme soient d'une somme *minimum* de deux millions."

Quant à la seconde fixant l'époque de l'achèvement, comme le désirait lord Carnarvon, l'honorable député de Lambton s'exprime ainsi :

" Il n'y a pas de doute que ce serait une tâche bien difficile d'obtenir l'assentiment du parlement canadien à aucun marché particulier en ce qui regarde le temps, eu égard aux conséquences déjà produites par l'adoption peu judicieuse d'une époque fixe, dans les conditions de l'union, pour l'achèvement d'une aussi vaste entreprise, dont l'étendue doit être nécessairement inconcevable pour les personnes à distance. Le comité est d'avis que lord Carnarvon soit informé que, bien que le gouvernement ne puisse, en tout état de cause, entreprendre d'achever la ligne tout entière dans le temps indiqué, il lui répugne considérablement, néanmoins, d'adopter toute autre fixation de temps ; mais s'il devenait absolument nécessaire de faire de nouvelles concessions pour assurer le réglement du litige, il pourrait promettre que la partie à l'ouest du lac Supérieur sera complétée de manière à la relier par rail aux lignes de chemin de fer qui existent déjà à travers une

partie des Etats-Unis, et par les eaux canadiennes durant la saison de la navigation, en 1880, tel que suggéré."

Et, finalement, nous en arrivons à l'arrangement conclu, aux termes de la dépêche de lord Carnarvon en date du 17 septembre, et je vais en donner lecture pour compléter cette partie de mon exposé. Voici donc les conditions proposées par lord Carnarvon et acceptées par le gouvernement d'alors :

" 1. Le chemin de fer de Nanaïmo sera commencé et achevé aussitôt que possible.

" 2. Les études, sur le continent, seront poussées avec la plus grande vigueur. Sur ce point, après avoir examiné les représentations de vos ministres, je crois qu'il n'y a pas d'autre alternative que de s'en remettre, comme je le fais moi-même sans réserve, à leur assurance qu'aucun effort, aucune dépense justifiables ne seront épargnés d'abord pour déterminer le meilleur tracé, ensuite pour commencer les travaux de génie civil dans leurs détails. Il me répugnerait, s'il ne m'était même pas impossible, de fixer un minimum de temps ou de dépenses pour des travaux d'une nature si variée ; mais, par bonheur, il m'est également impossible de supposer un instant que votre gouvernement ne fera pas tout en son pouvoir pour hâter l'accomplissement d'un devoir qui engage ses sentiments d'honneur et de justice.

" 3. Le chemin carrossable et la ligne de télégraphe seront construits immédiatement. Il semble y avoir diversité d'opinions sur les avantages que les deux constructions procureront à la province. Mais examinant tout ce qui a été dit à ce sujet, je crois, comme vos ministres, que ces deux constructions doivent être commencées immédiatement."

Il est bon d'observer que ces deux constructions, le chemin carrossable et la ligne de télégraphe, n'étaient pas demandées par la Colombie britannique, qui, au contraire, les regardait comme inutiles. Mais elles furent imposées à la province par lord Carnarvon, à la demande des honorables ministres de la gauche, alors qu'ils occupaient les siéges de la droite :

" 4. La somme de $2,000,000 par année, et non pas $1,500,000, sera le minimum des dépenses pour les travaux du chemin de fer dans les limites de la province, à partir de la date que les études seront suffisamment complètes pour permettre d'appliquer ce montant à des travaux de construction. En fixant ce montant, j'ai compris que, comme il est dans l'intérêt du gouvernement fédéral de hâter autant que possible l'achèvement de ces travaux que l'on va entreprendre, on dépensera au-dessus de $2,000,000 autant qu'il sera possible chaque année.

" 5. Enfin, le ou avant le 31 décembre 1890, le chemin de fer sera terminé et ouvert à la circulation depuis la côte du Pacifique jusqu'à un point à l'extrémité ouest du lac Supérieur, point auquel il se reliera aux lignes de chemin de fer actuellement existantes sur une certaine partie du territoire des Etats-Unis, et aux lignes de navigation sur les eaux canadiennes. La construction actuelle du reste du chemin de fer, au nord du lac Supérieur, ne me semble pas nécessaire pour le moment, et l'époque où l'on commencera cette entreprise devra dépendre du développement de la région. J'espère néanmoins que le jour n'est pas très éloigné où il y aura une ligne continue de ce chemin de fer sur le territoire du Canada, et je considère cette partie du projet comme différée plutôt qu'abandonnée."

L'autre soir, l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) a fait appel aux représentants de la province de Québec, en insinuant que cette disposition du gouvernement à faire des dépenses seulement sur l'extrémité ouest de la ligne, à l'exclusion de la partie située au nord du lac Supérieur, était préjudiciable aux intérêts de cette province. Mais nous voyons, par cette convention passée par les honorables messieurs de la gauche alors qu'ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre, qu'ils s'étaient engagés à dépenser autant que possible, au moins $2,000,000 chaque année, à la Colombie britannique, sur la terre ferme, et que la section au nord du lac Supérieur était différée indéfiniment, abandonnée même, suivant toutes les apparences. Voici les termes dans lesquels le rapport du conseil privé acceptait ces conditions. Le rapport est daté du 18 décembre 1874 :

" La minute du conseil du 17 septembre renferme un exposé des motifs pour lesquels il ne devrait pas être insisté sur quelques-uns de ces détails ; mais, par le vif désir de faire disparaître toute difficulté, le gouvernement a déclaré qu'il était prêt à faire ces nouvelles concessions afin de ne pas mettre obstacle au réglement immédiat d'une question aussi irritante, vu que les concessions suggérées pouvaient se faire sans violer l'esprit d'aucune résolution parlementaire ni la lettre d'aucune disposition légale."

Ainsi, la raison mise en avant pour dépenser deux millions au moins par année à la Colombie britannique, après les explorations faites, en outre des dépenses à l'extrémité Est de la ligne, était que cela pouvait se faire sans violer l'esprit d'aucune résolution parlementaire, ni la lettre d'aucun engagement. Et cela, après avoir imposé un excédant de $3,000,000 de taxes sur le montant auquel elles s'élevaient

lorsque la province fut admise dans l'union, après que la première résolution, si souvent mentionnée et limitant les engagements fédéraux, eût été adoptée par les Chambres. Voici la suite du rapport du conseil :

" Le comité du conseil prie respectueusement Votre Excellence de vouloir bien faire part à lord Carnarvon qu'il apprécie à un haut degré le complaisance avec laquelle Sa Seigneurie a offert ses bons offices pour aider au réglement de l'affaire en litige, tout en lui assurant que tous les efforts seront faits pour arriver au résultat désiré."

Quand lord Carnarvon lira les débats de cette Chambre; quand il lira les déclarations diverses faites à différentes époques par l'honorable chef du gouvernement d'alors et par un de ses partisans qui avait, quelque temps auparavant, fait partie de l'administration et y rentra plus tard, il sera choqué de la perfidie des hommes d'Etat canadiens. La comparaison ne nous fera certainement pas grandir dans l'estime des hommes d'Etat anglais. Lord Carnarvon accepta les remerciements dans l'esprit qui animait ceux qui les lui offraient. Le 4 janvier, il écrivait :

" J'ai reçu ce témoignage avec beaucoup de plaisir, et je me réjouis réellement d'avoir pu contribuer au réglement d'une question aussi difficile, réglement qui, je l'espère, fera disparaître tout sujet de malentendu entre la Colombie britannique et le Canada, tout en assurant l'exécution de travaux publics auxquels s'intéresse l'empire même."

L'honorable député de Durham-Ouest a déclaré, dans son discours, que quelques mois après cet échange de correspondance et de compliments avec lord Carnarvon, il entra au ministère avec l'entente formelle que ces conditions seraient abandonnées. J'ai trop bonne opinion de lui et de l'honorable député de Lambton pour croire, un instant, que semblable pacte ait été conclu. Il prétend, c'est vrai, que le projet de la ligne d'Esquimalt et de Nanaïmo ayant été abandonné, les conditions Carnarvon n'étaient plus applicables. Il prétend que l'offre de $750,000 était une compensation pour l'abandon de ces conditions. Tout cela est inexact. La ligne d'Esquimalt et de Nanaïmo était promise en dehors des termes de l'union et comme compensation pour le non-accomplissement de la condition d'après laquelle la ligne principale devait être construite en 1881. Quand le bill pourvoyant à la construction de cette ligne fut rejeté au Sénat. le gouvernement se trouva

obligé de fournir une compensation pour le délai des travaux sur la terre ferme. Il offrit une compensation sous forme d'octroi d'argent; c'est, en effet, la somme que l'honorable député de Lambton offrait, comme subvention, à une compagnie particulière pour construire la ligne sur l'île.

Cette offre n'était donc aucunement un abandon des conditions Carnarvon, mais plutôt une confirmation, une admission qu'elles étaient obligatoires, un accomplissement, sous une autre forme, de ces mêmes conditions.

Mais, monsieur l'Orateur, on dit que le gouvernement est engagé à ne pas continuer la ligne si ces travaux doivent entraîner de nouvelles taxes. Lorsque le premier ministre souscrivit aux conditions Carnarvon, quand il passa le contrat avec la Colombie britannique, il fit voter $3,000,000 de taxes nouvelles pour le mettre à même de remplir ces conditions. Voici la déclaration de l'honorable député de Lambton telle que formulée dans l'article du conseil en date du 23 juillet 1874 et dont minute fut envoyée en Angleterre, pour l'information du gouvernement impérial :

" Cependant, le gouvernement actuel avait tellement à cœur de faire disparaître tout sujet possible de se plaindre, qu'il prit des mesures pour augmenter considérablement les droits de manière à se mettre en position de conclure des arrangements pour faire commencer, aussitôt que possible, les travaux aux premières parties du chemin et dans les endroits difficiles; en même temps on dépêcha à la Colombie britannique un agent spécial de confiance dans le but avoué de conférer avec le gouvernement de cette province et de pouvoir s'entendre sur la ligne de conduite à suivre de manière à donner satisfaction à la Colombie britannique, tout en répondant aux exigences de la position où se trouvait placé le pays."

Telle est la déclaration faite au gouvernement impérial, sous la responsabilité des honorables messieurs de la gauche. Ces honorables messieurs déclarent qu'ils ont envoyé à la Colombie britannique un agent porteur de la nouvelle que nos taxes avaient été augmentées de $3,000,000 pour nous mettre en mesure de remplir les conditions relatives à ce chemin de fer. Et ces honorables messieurs viennent nous dire que nous manquons à l'honneur parce qu'en imposant un fardeau beaucoup moindre au peuple, nous voulons remplir les conditions aux-

quelles ils s'engageaient à se conformer moyennant un surcroît de taxes de $3,000,000.

Mais voici un autre rapport. Afin de mettre le gouvernement à même de remplir les conditions et dans l'impossibilité de s'y soustraire, un autre arrêté du conseil, en date du 8 juillet, nous informe que les taxes ont été portées à 15 pour cent.

Voici les termes mêmes de cette déclaration :

" Pour permettre au gouvernement de mettre à effet ces propositions qu'on espérait voir acceptées par la Colombie britannique, le taux moyen des droits a dû être porté à 15 pour cent, la session dernière. Les droits de douane ont été élevés de 15 à 17½ pour cent, et les droits d'accise, sur les spiritueux et le tabac, d'un chiffre correspondant, ce qui donnera une augmentation de taxes de $3,000,000 pour l'année."

Ainsi donc, le gouvernement déclare que cette augmentation de taxes a été décidée précisément pour le mettre à même de remplir les conditions Carnarvon ; et aujourd'hui, ces messieurs protestent devant le pays, s'opposent au programme du gouvernement et ne veulent pas qu'il remplisse ces conditions de crainte de voir augmenter les taxes, bien que le gouvernement leur assure qu'il n'y aura aucune augmentation dans ce sens. Comme je le prouverai tout-à-l'heure, l'ex-premier ministre n'était jamais revenu sur ces engagements avant cette année.

Chaque session, l'honorable député de Lambton s'empressait de reconnaître l'obligation Carnarvon. Chaque session il nous renouvelait les assurances les plus formelles.

Je citerai quelques passages de ses discours à ce sujet. Voici ce qu'il disait, en 1876, en soumettant la partie de son programme relative au chemin de fer du Pacifique—et, à cette époque, l'honorable député de Durham-Ouest était membre de l'administration et, par conséquent, est responsable de chacune de ces paroles :

" Dès le début, nous avons compris que s'il nous était impossible de nous conformer, à la lettre, aux engagements pris par nos prédécesseurs, la bonne foi du pays exigeait que l'administration fît tous les efforts raisonnables pour remplir les engagements pris avec la Colombie britannique, sinon en entier, du moins les parties qui pouvaient contribuer au bien-être du pays et satisfaire cette province, qui aurait pu se plaindre si, de notre part, nous eussions mis de la mauvaise foi dans l'exécution de ces engagements.....

" En ce qui concerne l'entreprise, je déclare que 'ai toujours été en faveur de la construction d'une voie ferrée à travers le continent, mais je n'ai jamais cru que nous pourrions construire cette ligne dans la période que l'honorable premier ministre a imposée au parlement et au pays."

C'est-à-dire en 1881. Après avoir longuement expliqué les études et explorations déjà faites, et avoir signalé les avantages de la passe de la rivière aux Pins, il continuait :

" Mais on objectera que, si nous adoptons ce tracé, il faudra l'étudier, ce qui retardera la construction, retard qui n'aurait pas lieu si nous adoptions le tracé déjà étudié. Si, tout en insistant sur les obligations prises par le gouvernement fédéral, la Colombie britannique considérait les intérêts généraux du pays, elle ne trouverait certes pas mauvais que l'on fasse des études plus complètes du pays avant de commencer les travaux. Mais, en face de l'irritation qui existe à la Colombie britannique et des plaintes qu'elle répète constamment, il est douteux qu'on puisse suivre pareille marche, bien qu'elle dût avoir pour résultat des avantages permanents. Supposant donc—ce qui est presqu'une certitude—que la ligne traversera les Montagnes-Rocheuses par la passe de Jasper House, le tracé se trouve assez bien défini de l'est à l'ouest."

Ainsi, monsieur l'Orateur, à cette époque, le gouvernement déclarait ne pas vouloir entreprendre de nouvelles explorations, de peur de retarder le commencement des travaux. A cette époque, l'honorable député de Durham-Ouest siégeait à côté de l'ex-premier ministre. Pendant la même session, l'ex-ministre des finances, parlant de taxes, déclara un déficit de $1,900,000 et modifia le tarif en vue d'augmenter nos taxes, et cela après la déclaration de l'ex-premier ministre. Or, malgré ce déficit, malgré l'augmentation des taxes, l'honorable député de Lambton nous déclarait que, vu l'importance de remplir cette convention en commençant de suite les travaux, il était prêt à abandonner les explorations dont les avantages ne seraient pas évidents à première vue.

Dans le même discours, l'honorable monsieur disait :

" Voici quel était notre programme : Il est impossible de commencer la construction à la Colombie britannique, avant d'avoir surmonté les premières difficultés en explorant soigneusement le pays et fixant le tracé qui devra être adopté définitivement. D'après l'exposé

que je viens de faire, on voit qu'un personnel énorme a été employé et une somme considérable dépensée à la Colombie britannique, et la population de cette province à tort de se plaindre que nous n'avons pas exécuté les travaux avec toute la diligence possible. Le gouvernement a donné à l'ingénieur en chef des instructions qu'il à répétées à son personnel et d'après lesquelles les travaux doivent être poussés avec toute la rapidité possible."

Dans le même discours, pour donner une nouvelle preuve de sa ferme détermination d'exécuter l'entreprise, il parle, dans les termes suivants, des lisses d'acier qu'il a expédiées à la Colombie britannique :

" On a prétendu que, si cette ligne ne doit pas être construite, les lisses expédiées à la Colombie britannique sont parfaitement inutiles. C'est une grave erreur ; si nous pouvons commencer la construction à la Colombie britannique, l'année prochaine, ces lisses seront requises. Il serait impossible de commencer la construction à la Colombie britannique sans avoir les lisses sur place.

" Il y a cinq mille tonnes de ces lisses à la Colombie britannique, et si nous nous sommes trompés en les y expédiant, c'est seulement par le ferme désir de montrer à la population de la Colombie britannique que nous sommes de bonne foi, que nos paroles ne sont pas vaines et que nous voulons être bien compris."

Voilà ce que, comme ministre, l'honorable monsieur nous disait en 1876. L'honorable député de Durham-Ouest siégeait à côté de lui et était responsable de chacune de ses paroles. Et cela n'empêchait pas l'honorable monsieur de nous dire qu'il avait antérieurement spécifié que ces travaux seraient différés. Je lirai encore un autre extrait des rapports de ce débat. L'honorable député de Cumberland s'exprimait ainsi :

" J'ai écouté attentivement l'honorable monsieur, et je ne puis aucunement comprendre ce qu'il compte faire relativement à la grande question du chemin de fer du Pacifique. Les journaux de la Colombie britannique ont démontré une chose : c'est que le gouvernement a réussi à mettre la question dans une impasse, et que le premier ministre aurait dû faire cet aveu avant de demander à la Chambre un vote d'argent aussi considérable.

" M. BLAKE : Le dernier paragraphe donne l'explication.

" M. MACKENZIE : J'ai dit que notre programme consistait à faire tout en notre pouvoir pour remplir les engagements pris par les

honorables messieurs de la gauche, et nous ne négligerons rien pour donner satisfaction à la Colombie britannique. J'ai démontré, d'une manière assez concluante, qu'à ma connaissance, rien de possible n'a été négligé. J'ignore ce que veut l'honorable monsieur."

Voilà comment on peut interpréter les conditions faites par l'honorable député de Durham-Ouest à son entrée dans le ministère. Mais une autre autorité nous démontre les intentions de l'ancien gouvernement, et cette autorité, selon moi, contredit entièrement les déclarations de l'honorable député de Durham-Ouest, et prouve qu'il est entré au ministère dans des conditions qui auraient déshonoré le gouvernement qui l'acceptait ainsi.

Lord Dufferin, alors gouverneur-général du Canada, fut envoyé à la Colombie britannique en 1876. Je ne devrais peut-être point employer le mot "envoyé;" mais il se rendit à la Colombie britannique, et son discours prouve que j'ai peut-être raison de dire qu'il fut envoyé. Il s'y rendit en tous cas. Il parcourut la province. Les honorables messieurs qui ont une tendance a déprécier la Colombie britannique feront bien de lire le discours dans lequel lord Dufferin parle de "ce glorieux pays." Mais, monsieur l'Orateur, après avoir fait une tournée dans la Colombie britannique, et juste au moment de s'embarquer pour San-Francisco, lord Dufferin fit un discours, et la phrase suivante, bien extraordinaire dans la bouche d'un homme de sa position, montre quelle importance il attachait à ce discours:

"Je me couperais plutôt la main droite que de prononcer une seule parole que je saurais contraire à la vérité."

Cette déclaration avait pour but de convaincre la population de la Colombie britannique qu'il n'avait parlé qu'en connaissance de cause et avec la ferme détermination de ne dire que ce qu'il savait être parfaitement vrai. L'honorable député de Durham-Ouest sait parfaitement que, d'après la constitution, vu qu'il avait un portefeuille à l'époque, il était responsable de chacune des paroles de lord Dufferin.

Voici un autre extrait de ce discours:

"Permettez-moi donc de vous assurer, de la part du gouvernement et de la population du Canada, qu'ils ne désirent rien autant que d'apprendre que votre cœur, vos sentiments et vos pensées sont les

leurs. De fait, le Canada serait mort à tous les sentiments d'intérêt bien entendu et d'orgueil national, s'il ne se sentait pas heureux d'être uni avec une province si richement dotée par la nature, habitée par une population tellement animée de la loyauté et de la bravoure britanniques, une province qui lui fournira les moyens d'étendre son commerce jusqu'au grand océan Pacifique et aux régions situées au delà."

Monsieur l'Orateur, à cette époque, on soupçonnait que l'honorable député de Lambton n'avait pas agi de bonne foi relativement à la convention Carnarvon. Ce soupçon semblait d'autant plus fondé que deux honorables sénateurs, partisans éminents de l'honorable monsieur, et qu'on ne s'attendait pas à voir voter contre aucune mesure du gouvernement, avaient voté contre ce bill ; on soupçonnait que l'honorable monsieur lui-même avait fait rejeter par le Sénat le bill relatif à la section de Nanaïmo.

Voici comment lord Dufferin fait allusion à ce soupçon :

" Si M. Mackenzie avait agi d'une manière aussi perfide avec lord Carnarvon, avec le représentant de sa Souveraine en ce pays ou avec vous, il serait coupable d'un acte atroce et dont, je l'espère, pas un autre homme public du Canada, et de toute autre colonie anglaise, n'est capable. Je vous déclare donc de la manière la plus formelle– et j'engage mon honneur sur ce point—que M. Mackenzie n'est pas coupable d'un acte aussi perfide que méprisable ; si je l'en avais cru coupable, il eût cessé d'être premier ministre, ou j'aurais quitté le pays."

Or, je vous le demande, quelle différence y a-t-il entre cette conspiration pour faire rejeter, au Sénat, la mesure que le ministère favorisait à la Chambre des Communes, et cette conspiration d'aujourd'hui, à l'effet de soulever l'opinion publique pour empêcher l'accomplissement de la convention Carnarvon ?

Lord Dufferin continue :

" Je vis M. Mackenzie le lendemain, et jamais homme ne m'a paru plus déconcerté, plus désappointé. Il était venu me voir pour protester contre la décision du gouvernement anglais qui, sur l'avis des officiers en loi de la couronne, lui avait refusé de nommer de nouveaux sénateurs après l'entrée de l'Ile du Prince-Edouard dans la Confédération."

Et ces honorables messieurs viennent nous demander aujourd'hui de différer la construction du chemin de fer, de différer l'exécution de

cette convention qu'ils voulaient mettre à effet, il y a quelques années, en violant la constitution et en nommant de nouveaux sénateurs. Après avoir discuté la décision du Sénat, monsieur l'Orateur, lord Dufferin ajoutait :

" Mais j'admettrai que le Sénat a fait une chose : il a rétabli, dans leur intégrité, les obligations du traité sur la foi duquel vous êtes entrés dans la Confédération ; il a imposé de nouveau à monsieur Mackenzie et à ses collègues l'obligation de vous offrir une compensation pour cette clause de la convention Carnarvon qu'il n'a pu mettre à effet."

Puis il parle de cette offre de $750,000 comme compensation pour le non-accomplissement de la clause rejetée par le Sénat :

" En parlant de ces questions, j'ai pour but de bien vous persuader que monsieur Mackenzie, ou le gouvernement du Canada, aient jamais eu l'idée de manquer de bonne foi avec vous. Chaque clause de la convention Carnarvon est aujourd'hui en voie d'accomplissement."

L'honorable député de Durham Ouest est responsable de cette déclaration. Lord Dufferin a admis ce que j'avance ici : et, à ce propos, je prie l'honorable député de Durham-Ouest d'écouter attentivement ce qu'a dit lord Dufferin relativement à la conduite des ministres qui, ayant une forte majorité, chercheraient à opprimer une petite province qui n'a pas la force numérique pour se défendre :

" Votre faiblesse numérique est réellement votre force aux yeux de toutes les personnes douées de quelque générosité. Loin de nous le jour où, sur aucune parcelle du territoire où flotte le drapeau anglais, la force matérielle, la prépondérance politique, dans sa brutalité, décideront des questions comme celles qui nous occupent. C'est à des hommes comme vous qui avez implanté des lois, les libertés et l'heureuse influence de l'Angleterre parmi les déserts, les rochers et les forêts, grâce à votre indomptable énergie, c'est à vous que l'Angleterre doit l'augmentation de son prestige, la diffusion de sa langue, l'augmentation de son commerce et sa renommée toujours croissante, et malheur au gouvernement, à l'homme d'Etat qui, parce que vous êtes en petit nombre, parce que votre influence politique est encore faible, traiterait avec dédain les représentations de la plus faible et de la plus éloignée de nos provinces, quand même ces représentations seraient exagérées et sans motifs suffisants."

J'attire spécialement, sur ces paroles, l'attention de l'honorable député de Durham-Ouest qui, dans un moment d'erreur, ne s'est plus montré l'homme d'Etat qui songe à la prochaine génération, mais le politiqueur de village qui ne pense qu'à l'élection prochaine.

Telle était la position en 1876, et je crois avoir démontré, d'une manière incontestable, que les honorables messieurs de la gauche, de leur nombre l'honorable député de Durham-Ouest, étaient engagés à remplir les conditions auxquelles ils avaient souscrit.

En 1877, il fut rumeur—je ne sais si elle était fondée—qu'un des résultats de la visite de lord Dufferin avait été le choix du tracé de Burrard Inlet dont il fut question alors pour la première fois. Jusqu'alors, on avait à peine parlé de ce tracé, et il était bien connu que l'honorable député de Lambton était en faveur de Bute Inlet.

M. MACKENZIE : Je n'hésite pas à répondre que lord Dufferin n'était pour rien là-dedans. Ce tracé fut adopté simplement sur la recommandation des ingénieurs. L'honorable monsieur a raison de dire que, pendant longtemps, j'ai été en faveur de Bute Inlet, jusqu'au moment où j'ai cru qu'on pouvait choisir un meilleur tracé.

M. WHITE : Le nom de la personne qui a suggéré ce changement importe peu à mon argumentation. Je rapporte seulement la rumeur qui avait cours alors, et l'honorable monsieur, connaissant les faits, la contredit.

C'est en 1877 que le tracé de Burrard Inlet fut mentionné au parlement pour la première fois d'une manière sérieuse.

L'honorable député de Cumberland demanda à l'honorable député de Lambton si, par certaines déclarations qu'il venait de faire, on devait comprendre que le gouvernement avait l'intention d'adjuger le contrat sans consulter les Chambres. Monsieur Mackenzie répondit : "Certainement non ; j'ai dit que nous espérons avoir la soumission prête pour la prochaine session." En sorte qu'en 1877, pas plus qu'en 1876, il n'était question d'abandonner la ligne de la Colombie britannique ou de violer la convention Carnarvon ; au contraire, le gouvernement du jour agissait de bonne foi pour remplir cette convention.

En 1878, monsieur l'Orateur, la dernière fois que l'honorable monsieur eut le privilége de faire une déclaration comme ministre, il parla des explorations qui avaient été faites en vue de construire la section de la Colombie britannique. Dans tous ces discours, du commencement à la fin, il se montre parfaitement sincère dans sa détermination de commencer les travaux sur la terre ferme. Il spécifia même que les partis envoyés pour faire les explorations avaient parcouru 47,000 milles, et que l'on avait fait des mesurages, verge par verge, sur un parcours de 12,000 milles, ou près de cinq fois la longueur de la ligne, quand elle sera complète du lac Nipissing à l'océan Pacifique. Il donnait ensuite les raisons pour lesquelles il désirait continuer les travaux :

" Si des considérations politiques ne s'imposaient pas au gouvernement, si nos engagements avec la Colombie britannique ne nous obligeaient pas à pousser les travaux aussi rapidement que possible, à " commencer de suite," pour me servir de l'expression de l'honorable député de Vancouver (monsieur Bunster), nul doute qu'il serait désirable de consacrer deux autres années à explorer toute cette région qui est comparativement inconnue. Mais il me semble, monsieur l'Orateur, que nous devons nous guider sur les recommandations de l'ingénieur en chef. Dans le moment, le gouvernement n'a pas encore adopté de tracé ; mais, comme je viens de le dire, il ne se guidera, dans toute cette entreprise, que sur ce que lui conseillera l'intérêt public."

Telle est la déclaration que fit l'honorable monsieur la dernière fois qu'il parla dans cette Chambre en qualité de ministre. Qu'arriva-t-il ensuite ? Le parlement fut prorogé, les élections générales approchaient, et l'honorable monsieur demanda des soumissions pour cette même section du chemin de fer dont on nous demande aujourd'hui de différer la construction. Que devons-nous inférer de là ? Les gouvernements qui ne se croient pas impopulaires ne font pas semblables démarches à la veille des élections générales. Il demanda des soumissions parce que l'opinion publique était profondément pénétrée que l'honneur du pays était engagé dans cette affaire. Pendant quatre sessions, il avait déclaré que les travaux commenceraient sitôt que les explorations seraient terminées. Il est vrai qu'il insinua—et cette insinuation m'a étonné autant qu'elle étonnera la Chambre quand j'en fournirai les preuves—il insinua qu'il demandait des soumissions, non pas avec

l'intention de commencer les travaux, mais pour s'assurer combien ils coûteraient, et cela après toutes les explorations faites, après avoir reçu tous les rapports des ingénieurs. Son seul objet en lançant cette annonce d'un bout à l'autre du pays, en engageant les entrepreneurs à faire des frais pour s'assurer de la nature des travaux et préparer leurs soumissions, était de s'assurer du coût de l'entreprise, sans avoir aucune intention de commencer les travaux. En agissant de la sorte, s'il avait l'intention de tromper ses amis, il réussit à merveille. Voici ce que disait le *Globe* du 20 septembre dernier. Je ne fais pas cette citation parce qu'elle est empruntée au *Globe*, mais parce qu'elle montre quelle était l'opinion générale relativement à l'intention qu'il avait en demandant des soumissions :

" Les résolutions de sir Charles Tupper concernant le chemin de fer du Pacifique proposaient de construire 125 milles de la ligne à la Colombie britannique pendant la présente saison. Cette promesse induisit les députés de cette province à voter pour un tarif qui leur était si préjudiciable. Depuis lors, on les amuse avec des histoires d'explorations, d'études, de garanties, d'achats de lisses d'acier et des annonces à l'effet que les opérations vont bientôt commencer. La saison est avancée, rien n'a été fait, et si l'on commençait maintenant, on ne pourrait faire que bien peu avant l'hiver. Si M. Mackenzie était resté en charge, une grande partie de la ligne serait aujourd'hui construite et donnerait accès à l'intérieur. La population de la Colombie britannique peut bien déplorer sa folie d'avoir laissé échapper " l'oiseau qu'elle avait dans la main."

Telle est l'impression que fit l'honorable monsieur. Peu après, monsieur l'Orateur, on annonça que le tracé de Burrard Inlet avait été choisi, et que, conformément à cette décision, le gouvernement demandait des soumissions.

Voici ce que disait, à ce sujet, le *Globe* du 27 octobre :

" Il y a précisément un an, M. Mackenzie, alors ministre des travaux publics, se préparait à adjuger les contrats pour la construction d'une ligne d'environ 120 milles entre Yale et Kamloops, et commençait à faire transporter les lisses d'Esquimalt sur la terre ferme. A son avénement, l'administration actuelle contremanda l'ordre de transporter les lisses et abandonna le projet de construire la ligne de Yale à Kamloops.....

" En d'autres termes, le gouvernement devra, de deux choses l'une : ou reconnaître que, par son incompétence, il a perdu toute une année,

ou avouer qu'il n'a jamais eu l'intention de construire la ligne et ne cherchait qu'à temporiser pour tromper la bonne foi des malheureux habitants de l'île."

Telle était l'opinion du *Globe* relativement à l'honorable mansieur. Il ne dit pas qu'on aurait dû différer les travaux, mais qu'on a perdu du temps en ne les commençant pas plus vite.

Mais j'ai des preuves plus fortes que celles-là : j'ai le témoignage de l'honorable député de Lambton lui-même, témoignage que les honorables messieurs de la gauche accepteront peut-être. Je veux parler d'un discours prononcé par l'honorable monsieur, l'an dernier. Il n'était pas ministre alors ; il aurait pu, alors, s'humilier comme il le fait aujourd'hui. Mais, non. Voici les assurances qu'il nous donna :

" La droite trouvera toujours que l'opposition est prête à examiner toutes les questions au point de vue national. Nous reconnaissons, comme Canadiens, l'obligation qui nous est imposée. Pendant notre tenure d'office, aucun ministère n'aurait pu, plus que nous, remplir les obligations contractées par les honorables messieurs de la droite, lorsque la Colombie britannique fut admise dans la Confédération. Non-seulement nous avons respecté ces obligations nationales, mais, jusqu'à un certain point, nous avons risqué notre existence comme gouvernement et notre position politique pour accomplir les promesses que les honorables messieurs de la droite avaient faites."

Aujourd'hui, ces honorables messieurs n'ont plus à risquer leur position politique pour accomplir, le mieux possible, les promesses faites par leurs adversaires. Puis, de son siége parmi l'opposition, comme il l'avait fait quand il était ministre, l'honorable monsieur déclare quel est son programme :

" Voici quelle était notre proposition : D'abord, nous avons essayé de faire modifier les conditions. Nous avons envoyé un agent à la Colombie britannique et, ultérieurement, lord Carnarvon a offert ses bons offices pour arriver à une entente avec cette province. Il fut convenu que nous essaierions de terminer, en 1890, la ligne du lac Supérieur à la Colombie britannique ; que chaque année nous dépenserions une certaine somme à la Colombie, une fois les explorations terminées et le tracé choisi. Jusqu'à l'an dernier, les explorations étaient insuffisantes pour fixer notre choix. Sitôt que nous eûmes les renseignements nécessaires, nous adoptâmes le tracé de Burrard Inlet et nous demandâmes immédiatement des soumissions pour la construction de cette partie de la ligne."

Telle est la déclaration de l'honorable monsieur. Mais un passage de son discours va plus loin. On se rappelle quel était le programme de l'honorable ministre des chemins de fer. Il demandait à la Chambre de déclarer que le choix du tracé de Burrard Inlet était prématuré, de l'autoriser à faire de nouvelles explorations et à adjuger le contrat pour 125 milles de la ligne sitôt que les explorations seraient terminées. Que répondit l'honorable député de Lambton à cette proposition ? Voici un passage de son discours, et je prie la Chambre de le bien noter :

" Je ne vois pas comment la Chambre pourrait autoriser le gouvernement, d'abord à choisir un tracé, puis, sans le lui faire connaître, adjuger le contrat pour 125 milles. Si le gouvernement demandait d'adjuger un contrat suivant un tracé bien étudié, je ne blâmerais pas ses partisans d'appuyer pareille demande ; et s'il demandait l'autorisation de construire 125 milles suivant le tracé que je crois le meilleur, j'appuierais cette proposition ; mais je ne saurais appuyer une proposition d'autoriser le gouvernement à construire une partie de la ligne sans que la Chambre sache où les deniers publics seront dépensés."

Cela veut dire que si l'honorable ministre des chemins de fer n'est pas tenu de choisir le tracé le plus avantageux à la Colombie, s'il eût demandé, l'an dernier, l'autorisation de construire 125 milles suivant le tracé de Burrard Inlet, l'honorable monsieur et, naturellement, tout son parti auraient appuyé cette demande. Or, monsieur l'Orateur, d'où vient ce changement ? Certainement, notre position financière n'était pas meilleure l'an dernier que cette année. Les affaires n'allaient pas mieux. Nous n'avions pas une meilleure perspective de coloniser le Nord-Ouest.

Pourquoi donc avoir approuvé ces dépenses l'an dernier et demander, cette année, que les travaux soient différés ? Voici la raison : Un honorable monsieur qui ne siégeait pas, l'an dernier, dans cette Chambre, y est aujourd'hui ; l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) nous est revenu. Voilà pourquoi la gauche fait cette proposition. Ceux qui ont suivi sa carrière politique depuis 1867, savent qu'il n'a jamais dédaigné la place de chef du parti, et qu'aujourd'hui, il ne la dédaigne point encore. Il y aspire maintenant. Mais je lui dirai que celui qui n'est pas bon partisan ne fera jamais un bon chef. Que résulte-t-il de ses tergiversations ? Non content d'imposer à son parti un nouveau

programme, non content de se contredire lui-même, il va plus loin. Ceux qui ont suivi les débats parlementaires comme je les ai suivis de la galerie, savent que l'incorporation des territoires du Nord-Ouest a toujours reçu l'appui de l'honorable député de Lambton. Il a toujours été en faveur de la colonisation de ces territoires, et jamais, jusqu'à hier soir, il n'avait rien dit pour les déprécier. Mais ceux qui, comme je viens de le dire, ont suivi les débats du parlement, se rappellent la rupture qui eut lieu entre le député (alors) du comté de Bruce-Sud (M. Blake) et l'honorable député de Lambton, lorsque celui-ci appuya l'ancien gouvernement dans son projet d'annexer les territoires du Nord-Ouest. Ils se rappellent que l'honorable député (alors) de Bruce-Sud quitta la Chambre de dépit et ne vota pas. Non satisfait d'avoir placé son chef dans une position aussi humiliante, en l'induisant à renier sa carrière politique, il l'a forcé à passer deux heures, hier soir, dans ce triple discours des honorables députés de Durham-Ouest, Norfolk-Nord et Lambton, discours annoncé par ce dernier, à lire des extraits de rapports et de brochures qui, s'ils étaient exacts, auraient prouvé que l'honorable député de Durham-Ouest avait raison de ne pas vouloir incorporer le Nord-Ouest, et que l'honorable député de Lambton avait eu tort d'appuyer le gouvernement sur ce point.

L'honorable député de Durham-Ouest nous a dépeint comme merveilleux le développement de l'Ouest. Ce que tous les représentants, à gauche et à droite, doivent trouver merveilleux, c'est que les honorables messieurs de la gauche trouvent beau tout ce qui est américain, et ont une opinion contraire de tout ce qui existe en Canada. Il a parlé de deux Etats — le Kansas et le Nébraska — comme ayant progressé rapidement, et il a expliqué ce progrès par les grands avantages que ces Etats possèdent sur le Nord-Ouest canadien.

L'honorable monsieur a longuement insisté sur ce qu'il appelle " la source de recrutement " que les Etats de l'Ouest trouvent aux Etats-Unis et, comme preuve de cette assertion, il nous a dit que, de 1850 à 1860, 81 pour cent des habitants de l'Ouest étaient américains et 19 pour cent étrangers; que de 1860 à 1870, la proportion était de 19 à 21 pour cent. Puis il a démontré que nous ne pouvons espérer atteindre ce merveilleux développement dans notre Nord-Ouest; que

nous n'avons point de "source de recrutement" comme les Etats de l'Ouest. On voit que l'honorable monsieur se plait à élever une muraille de Chine pour empêcher les émigrants de venir dans notre pays, en le dépréciant par tous les moyens.

On a parlé, deux ou trois fois, du grand nombre de Canadiens qui émigrent aux Etats-Unis. Nul doute que cette émigration a eu lieu. Mais il est bon de rappeler que, d'après le recensement de 1870, 1.26 pour cent de la population des Etats-Unis est composée de Canadiens, et que, dans l'Amérique Britannique du Nord, il y a 1.85 pour cent de citoyens américains. Cela renverse assez bien la muraille de Chine et prouve que les émigrants vont d'un pays à l'autre. Mais après avoir prouvé, à sa satisfaction, que nous ne pouvons attirer d'émigrants dans notre Nord-Ouest, l'honorable député de Durham-Ouest se demande à quoi servira aux anciennes provinces la population qui s'y rendra. Puis, mentionnant le fait que les manufactures de l'Est trouveront un marché dans l'Ouest, il demande, avec le cynisme qu'on lui connaît, si la politique nationale n'a pas d'effet là-bas. Or, M. l'Orateur, il est notoire qu'aux Etats-Unis, où la protection existe dans l'Est comme dans l'Ouest, le développement de l'Ouest a contribué à fournir des marchés aux manufactures de l'Est. C'est tellement le cas que le groupe des Etats manufacturiers a vu sa population augmenter dans la même proportion que tous les Etats-Unis. Toutes les personnes qui ont étudié le courant de l'émigration admettront, malgré les observations de l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton), que la population des Etats-Unis a une tendance à émigrer dans les nouveaux territoires. Des localités qui étaient des centres vers lesquels se dirigeait l'émigration, il y a dix ans, fournissent aujourd'hui des émigrants à l'Ouest. Or, comme nous possédons de nouvelles régions au Nord-Ouest, presque les seules régions entièrement nouvelles sur le continent de l'Amérique du Nord, nous verrons, avec le temps, le même mouvement se produire, de l'Est à l'Ouest, sur notre territoire, outre que nous aurons une forte émigration de l'ancien monde.

L'honorable député de Durham-Ouest nous a dit encore, pour expliquer comment nous ne pouvons compter sur une forte émigration, que les Irlandais n'émigreront probablement pas au Canada ; et nous

avons entendu, de sa bouche, un appel aux sympathies irlandaises, appel qui indique peut-être que les Irlandais, et non plus les Ecossais, domineront, à compter de ce jour, dans le parti libéral. S'il eût voulu être juste envers son pays, il nous aurait dit que, dans aucune partie de l'Amérique du Nord, les Irlandais n'occupent une meilleure position qu'au Canada. Que se passe-t-il actuellement aux Etats-Unis? Le parti au pouvoir est violemment opposé aux Irlandais, et les meilleurs dessins du grand caricaturiste républicain Nast sont des appels aux antipathies irlandaises des Américains. Voit-on rien de la sorte parmi nous? Sur aucune partie du continent, les sentiments religieux et nationaux des Irlandais ne sont mieux respectés qu'au Canada. Dans l'acte même qui ouvre le nouveau territoire, il y a une clause prescrivant que les catholiques irlandais auront des écoles où leur croyance religieuse sera enseignée. Quand l'honorable monsieur a fait appel aux sympathies irlandaises—moyen de s'assurer une alliance et de former son parti—il aurait bien pu ne pas omettre ce détail relatif à la position de la race irlandaise en Canada. Nulle part la race irlandaise n'a obtenu une meilleure position politique, commerciale ou professionnelle que dans les provinces de l'Amérique Britannique du Nord.

Mais je suis heureux que l'honorable monsieur admette que les chemins de fer constituent le secret du développement des Etats-Unis. Cela ne fait pas de doute. En 1860, il y a vingt ans, la république américaine ne comptait que 36,635 milles de chemins de fer; en 1878, elle en avait 81,141; chaque année, on y construit 2,845 milles de voies ferrées, ce qui représente plus que toute la longueur du chemin de fer canadien du Pacifique. Tout en admettant qu'à ces chemins de fer est dû le développement prodigieux des Etats de l'Ouest, il veut qu'un des articles du nouveau programme de son parti soit de ne plus construire de chemins de fer en Canada.

L'honorable député de Norfolk-Nord, parlant, l'autre soir, de l'impossibilité de développer notre Nord-Ouest—car cette prétendue impossibilité semble être le thème favori de l'opposition—a dit que les Etats de l'Ouest avaient bien peu progressé de 1800 à 1830. Il était bien à court d'arguments lorsqu'il a fait valoir celui-là. Il est vrai qu'à cette époque, les Etats de l'Ouest n'étaient point peuplés. Je crois que

leur population était de 760,000, et celle de tous les Etats-Unis, de 12,166,020 âmes. Mais, depuis lors, le développement des Etats de l'Ouest a été exactement en proportion de la construction des chemins de fer.

Jusqu'à cette époque, l'émigration européenne aux Etats-Unis était presque nulle. C'est un fait assez curieux que, de 1815 à 1840, l'émigration des Iles Britanniques vers les provinces de l'Amérique Britannique du Nord a excédé l'émigration aux Etats-Unis de 82,000 âmes. Jusqu'à 1847, année de la famine en Irlande et de la terrible fièvre de bord, l'émigration des Iles Britanniques, au Canada, a été de 746,163, et l'émigration aux Etats-Unis, de 780,048, ce qui ne laisse qu'une différence de 24,000 en faveur des Etats-Unis.

Mais, depuis cette époque, l'émigration aux Etats-Unis a été considérable parce que les territoires de l'Ouest attiraient des émigrants des Etats-Unis de l'Est, ce qui faisait de la place pour les émigrants de l'ancien monde. D'après le recensement, 645,608 émigrants sont venus du Royaume-Uni en Canada, de 1847 à 1870, pendant que 3,692,624 se rendaient aux Etats-Unis.

La mère-patrie nous offre une excellente "source de recrutement" pour l'émigration au Canada. Malgré une émigration énorme, la population augmente toujours. De 1850 à 1870, elle a envoyé dans toutes les parties du monde, y compris l'Australie, le Canada et les Etats-Unis, 1,571,729 émigrants et, malgré cela, sa population a augmenté de plus de deux millions et demi pendant la même période. Cela prouve que les Iles Britanniques offrent une précieuse "source de recrutement" pour le Canada. On nous dit que nous n'attirons pas beaucoup d'émigrants au Nord-Ouest. L'honorable député de Durham-Ouest prétend que de 1860 à 1869, les Etats-Unis ont vendu 17,770,000 acres de terres, et 47,170,000 acres de 1870 à 1879.

M. BLAKE : Pas vendus, mais cédés et vendus aux colons.

M. WHITE : J'ai compris colonisés ou acquis par les colons. Il n'a pas parlé des octrois faits aux compagnies de chemins de fer.

M. BLAKE : J'ai spécifié que ce chiffre ne comprenait pas les octrois pour chemins de fer.

M. WHITE : C'est ce que j'ai compris. Mais que voyons-nous ? Le gouvernement des Etats-Unis a cédé aux compagnies de chemins de fer 192,308,311 acres, et jusqu'au 30 juin 1879, ces compagnies en avaient vendu 43,698,068. En 1877, treize compagnies américaines ont vendu 1,006,226 acres, et, en 1878, leur vente a été de 2,570,744 acres. Seize de ces compagnies ont vendu leurs terres au prix moyen de $5.70 l'acre. Cela prouve que les compagnies de chemins de fer des Etats-Unis ont dépassé le gouvernement, que les émigrants se sont rendus vers l'Ouest et ont payé des prix élevés pour les réserves de chemins de fer, quand ils pouvaient obtenir des homesteads ou des préemptions pour rien ou presque rien ; cela prouve les bons résultats de l'organisation parfaite grâce à laquelle ces compagnies ont été intéressées à coopérer à la colonisation du pays. Depuis le commencement du siècle, la vente des terres, aux Etats-Unis, a produit $204,447,473.

Ces chiffres démontrent que ces terres ont été plus demandées d'année en année ; que les ventes, et la concurrence ont toujours été en augmentant. Nous avons donc bien le droit d'espérer qu'à une époque rapprochée, une population considérable s'établira dans notre Nord-Ouest.

L'honorable député de Durham-Ouest a prétendu qu'une autre raison pour laquelle nous ne pouvons espérer d'émigration au Nord-Ouest, c'est que le Canada est grevé d'une forte dette. La dette existe. Je regrette même beaucoup qu'elle soit aussi considérable.

Mais peut-être, au moment de notre plus grande faiblesse, nous prenons des obligations que nous n'aurons pas à renouveler pour des années. Nous faisons de grands travaux, comme ceux de notre système de canaux ; nous approfondissons nos rivières, nous érigeons des phares sur nos côtes, dans l'intérêt du grand commerce que l'avenir amènera vers notre pays. Ces dépenses augmentent certainement notre dette.

Mais si ces améliorations n'ajoutent pas directement à notre revenu —la seule compensation, suivant l'honorable monsieur, qu'une nation doit attendre pour ses dépenses—elles développent nos industries, notre commerce et cette prospérité générale qui vaut bien mieux que quelques dollars provenant de péages sur ces constructions. Voyez le canal Welland ; son revenu direct n'est pas considérable. Et pourtant

quel est le Canadien qui s'opposerait à ce qu'on y fasse des améliorations ? Qui songe même au revenu que peuvent produire les péages des navires qui le fréquentent ?

C'est simplement un moyen d'attirer les navires du plus fort tonnage des lacs de l'Ouest dans le lac Ontario, et de permettre au Canada de faire concurrence aux Etats Unis pour l'expédition du grain en Europe. Rien n'est plus injuste que de parler de la dette contractée pour ces travaux, comme si elle se renouvelait chaque année. L'honorable monsieur aurait dû parler franchement de la dette, qui, dit-il, s'est élevée de $77,706,000 en 1871, à $147,485,070 en 1879, ou de 89 pour cent environ.

Puis il compare cette dette avec celles des Etats européens qui ont été contractées non pour des améliorations, mais pour des armements et des guerres destructives. Mais malgré cette augmentation, il n'en est pas moins vrai qu'on calcule une dette d'après l'intérêt annuel qu'elle oblige à payer. Or, la vérité est que si notre dette a augmenté de 89 pour cent, l'intérêt annuel n'a augmenté que de 40 pour cent.

M. BLAKE : C'est ce que j'ai dit.

M. WHITE : Oui ; mais l'honorable monsieur a mis tant d'emphase dans sa déclaration, que ce détail important n'a pas été remarqué. Tel est l'état des choses relativement à notre dette dont l'honorable monsieur a tant parlé.

Dans l'intérêt du pays, il n'était pas nécessaire, ce me semble, de tant parler de la grande augmentation de la dette, pour l'avantage des personnes qui veulent profiter de ce fait ; il n'était pas besoin de parler pour ceux qui suivent ce débat et utiliseront les paroles de l'honorable monsieur au détriment du pays, en Angleterre et dans toute l'Europe ; il n'était pas besoin de parler de l'augmentation de la dette de manière à en donner une fausse idée. Dans cette augmentation, il y a $14,000,000 des dettes des provinces assumées par le gouvernement fédéral. Ce n'est pas là une augmentation, mais un transfert de dette.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : C'est là une erreur.

M. WHITE : L'honorable monsieur n'admet-il pas ce point de vue ?

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Certainement non.

M. WHITE : Je crois avoir raison ; l'honorable monsieur ne saurait prétendre que les dettes des provinces, assumées par le gouvernement fédéral, constituent un surcroît de charges pour le peuple ; c'est un simple transfert d'obligations, et les taxes sont payées par les mêmes contribuables.

L'honorable monsieur a parlé ensuite des dépenses annuelles du Canada qui représentent $6.69 par tête, tandis que les Etats-Unis ne dépensent que $6.13 par tête. Or, quelle est la vérité au sujet de nos dépenses ? Il est bon que notre position relativement aux Etats-Unis soit bien comprise, puisque les honorables messieurs de la gauche ne semblent avoir qu'une chose au cœur : persuader aux émigrants qu'ils font bien mieux de s'établir aux Etats-Unis qu'au Canada.

L'honorable monsieur a parlé de la rapide réduction de la dette qui, heureusement, a lieu aux Etats-Unis, parce qu'il est bon que toutes les sociétés libres soient taxées aussi légèrement que possible. Mais l'honorable monsieur n'aurait pas dû perdre de vue que les dépenses de la Confédération canadienne comprennent, en pratique, celles des provinces, et que l'item des subventions aux provinces doit toujours être considéré comme faisant partie des dépenses du Canada.

Quelles sont les dettes des Etats, individuellement, aux Etats-Unis ? Quelles sont les dettes, en dehors de la dette du gouvernement fédéral ? Le dernier recensement de 1870 fait voir que les dettes des comtés, des cités et des villes représentent la somme énorme de $868,676,758.

La somme prélevée par taxe directe, aux Etats-Unis, pour les dettes d'Etat, de comté, de cité et de ville, s'élève à $280,591,521.

En 1860, les taxes directes, à part des taxes fédérales, à part du revenu du gouvernement fédéral, se sont élevées à $94,186,746, et, en 1870, ces taxes se sont montées à la somme de $280,591,521, soit une augmentation de $196,404,775 pendant cette période.

L'honorable monsieur nous dit : " Voyez quelles sommes énormes vous prélevez pour droits de douanes ! " Or, les droits de douane se montent à 19·62 pour cent de tous les articles, et c'est là une raison, je

suppose, pour laquelle les émigrants doivent se rendre aux Etats-Unis au lieu de venir au Canada.

Il aurait dû nous dire également que, sur toutes les importations, payant droits ou admises en franchise aux Etats-Unis, le trésor fédéral perçoit 29·44 pour cent; ou, encore, s'il ne voulait parler que des marchandises sujettes aux droits, il aurait dû nous dire qu'en Canada, nous payons 24 pour cent, tandis qu'aux Etats-Unis le trésor fédéral reçoit 45·28 pour cent sur toutes les importations.

Tels sont les arguments qu'on emploie pour prouver qu'on peut à peine vivre en Canada, que nous n'avons rien pour le présent, que l'avenir ne nous offre aucune perspective, et que les émigrants font bien mieux de se rendre aux Etats-Unis que de venir au Canada.

Maintenant, monsieur l'Orateur, j'en viens à la question de la Colombie britannique proprement dite. Il me semble que, d'un bout à l'autre du pays, on semble résolu de déprécier cette province. On nous a parlé de sa population de 12,000 âmes, de la représentation donnée, par une criante injustice, à cette population ; on nous a dit que la Colombie occasionne des dépenses énormes au trésor, sans rien nous rapporter; que cette province nous est complètement inutile. Nous avons entendu d'honorables députés nous dire, avec une sorte d'impudence que chacun doit regretter chez des hommes de leur position, que si la question du chemin de fer doit nous enlever la Colombie, qu'elle se sépare! Ils ont presque dit : "Qu'elle se sépare, si le chemin de fer est construit ou s'il ne l'est pas!" Or, quels sont les faits relativement à à cette province? Je ne mentionnerai pas les chiffres remarquables que l'honorable député de Victoria (monsieur DeCosmos) a cités dans son discours. Il nous a cité des chiffres qui éclaireront, je crois, l'opinion publique en ce qui concerne la Colombie.

Quels ont été, l'an dernier, les revenus de cette province, qu'on nous demande de regarder comme sans valeur, dont le développement n'est pas encore commencé, mais qui contient des richesses—j'allais dire des richesses cachées—qui, dans un avenir prochain, en feront une des provinces les plus riches de la Confédération? L'an dernier, les revenus provenant des douanes, des saisies, de l'accise, des honoraires que paient les matelots, des timbres, etc., ont produit $572,955,29. Et quelles

ont été les dépenses, monsieur l'Orateur ? Je n'admets pas que l'on puisse justement imputer à la Colombie les dépenses des explorations.

Je suis sûr que les habitants de la Colombie auraient été satisfaits de voir commencer les travaux sans aucune exploration. Les frais d'exploration ont été faits pour le bien du Canada en général. Ils ont été faits en vue de trouver le tracé le plus avantageux et d'éviter des dépenses à l'avenir, et ne peuvent, par suite, être imputés seulement à cette province. Mais la subvention, les douanes, l'accise, les phares, l'exploration des côtes, les pêcheries, le traitement du lieutenant-gouverneur et du receveur-général, les pénitenciers, l'hôpital, les sauvages, l'administration de la justice, les travaux publics, le service de la poste ont coûté ensemble $462,172, en sorte que, l'an dernier, il y a eu, en faveur du trésor fédéral, une balance de $110,782. Telle est la position de la Colombie britannique relativement au Canada.

M. BLAKE : Incluez-vous l'intérêt sur la dette et la subvention ?

M. WHITE : La subvention seulement.

M. BLAKE : Et l'intérêt sur la part de la province dans la dette.

M. WHITE : Quel en est le chiffre ? L'ex-ministre des finances aurait-il la bonté de nous le dire ?

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : D'après le député ministre des finances, ce montant est de $97,000.

M. WHITE : Il reste donc encore une balance en faveur du trésor fédéral. Mais je veux signaler le fait que le revenu a été en augmentant dans cette province. Voici quel a été le revenu des douanes de 1874 à 1879 ; je n'ai pas eu le temps d'examiner d'autres détails :

1874	$306,436
1875	337,451
1876	490,226
1877	405,650
1878	426,607
1879	517,271

Ce tableau montre qu'il y a eu augmentation régulière chaque année, si ce n'est en 1876, année où le revenu a augmenté de près de

$90,000, je ne sais pour quelle raison. A l'exception de cette année-là, l'augmentation a été régulière, de $306,436 en 1874, à $517,261 en 1879.

Un autre détail indique, selon moi, que la population de la Colombie est dans la voie du progrès : je veux parler du revenu de la poste. Je constate que, l'an dernier, les revenus de la poste, à la Colombie, ont donné $18,438, tandis qu'à l'Ile du Prince-Edouard, avec ses cent mille habitants, cette province que nous admirons tous comme le jardin du Canada, les recettes de la poste n'ont donné que $20,840, excédant de $2,400 seulement sur la Colombie britannique, dont la population n'est que de 12,000 âmes. Cela indique, chez la population de la Colombie, un esprit d'entreprise, une intelligence qui font bien augurer de l'avenir de cette province. Pourquoi ne pas espérer que cette section du chemin de fer, à la Colombie, rapportera des revenus directs au trésor fédéral ?

Chacun peut constater, à la bibliothèque, qu'en 1860, 1861 et 1862, tout le monde écrivait des livres sur la Colombie britannique pour démontrer que cette province a des ressources égales à celles d'aucune autre partie du Canada. Rien de plus erroné que de calculer les ressources d'un pays par son aptitude à produire du grain. Nous pouvons cultiver le grain dans notre région de prairies ; à la Nouvelle-Ecosse, nous avons de riches mines de charbon et de fer qui rendront cette province très riche à l'avenir ; au Nouveau-Brunswick, nous avons des forêts et la construction des navires qui est une industrie distinctive de cette province ; et à la Colombie, nous avons de grandes richesses, particulièrement en mines de charbon, de fer et autres minéraux, richesses qui ont fait tous les Etats puissants et qui rendront la Colombie une des plus riches provinces de la Confédération.

Ainsi donc, à part de toute considération d'honneur national, considération bien puissante selon moi, considération que les honorables messieurs de la gauche ne cessaient de faire valoir quand ils siégeaient à droite, et à laquelle ils ne peuvent plus se soustraire, je dis qu'en vue du développement matériel et du bien-être du pays, nous devons travailler au développement de cette province.

L'autre soir, l'honorable député de Norfolk-Nord parlait d'une dépense de $30,000,000 à la Colombie. On ne demande point à la

Chambre de sanctionner pareille dépense actuellement. Voici, tel que je le comprends, le programme de l'administration :

Les honorables messieurs de la gauche admettent que nous devons achever la partie de la ligne donnée à contrat de la baie du Tonnerre à la rivière Rouge, et les 200 milles à l'ouest de la rivière Rouge. Le gouvernement veut, en outre, construire, à la Colombie, 125 milles du chemin qui ouvriront la meilleure partie de cette province, ainsi qu'un grand parcours de navigation ; puis il se propose de compléter la ligne, dans la région des prairies, à mesure que les besoins de la colonisation l'exigeront.

La Colombie n'a pas besoin d'une ligne sur le versant Est des Montagnes-Rocheuses, tant que la section des prairies ne sera pas terminée. Mais à mesure que l'on construira cette section, la région se peuplera, et quand nous commencerons à en ressentir les avantages, il sera temps de relier la section de la Colombie, et ce sera alors une question importante pour tout le Canada. Cette question n'a pas d'importance actuellement, et l'honorable député de Norfolk-Nord n'a pas lieu de parler d'une dépense de $30,000,000 à la Colombie. Si le programme annoncé est bien rempli ; si l'on construit la ligne avec le moins de frais possible, sans nuire à son fonctionnement ; si l'on prend tous les moyens d'attirer des colons dans la région des prairies ; si nous travaillons au développement de la Colombie, je crois que, comme résultat, nous arriverons à compléter toutes ces grandes entreprises. Les honorables messieurs de la gauche ne veulent pas cela ; ils disent : " Halte ! " Ils ne tiennent pas compte des obligations que nous avons contractées. Mais je comprends bien mal le sentiment public, ou un parti n'établira jamais son succès en répudiant nos engagements au préjudice de l'honneur national.